رحلة السندباد

تأليف
تيم سفرن



الطبعة الثانية
١٤٢٣هـ - ٢٠٠٢م

جدول التوقيت للرحلة

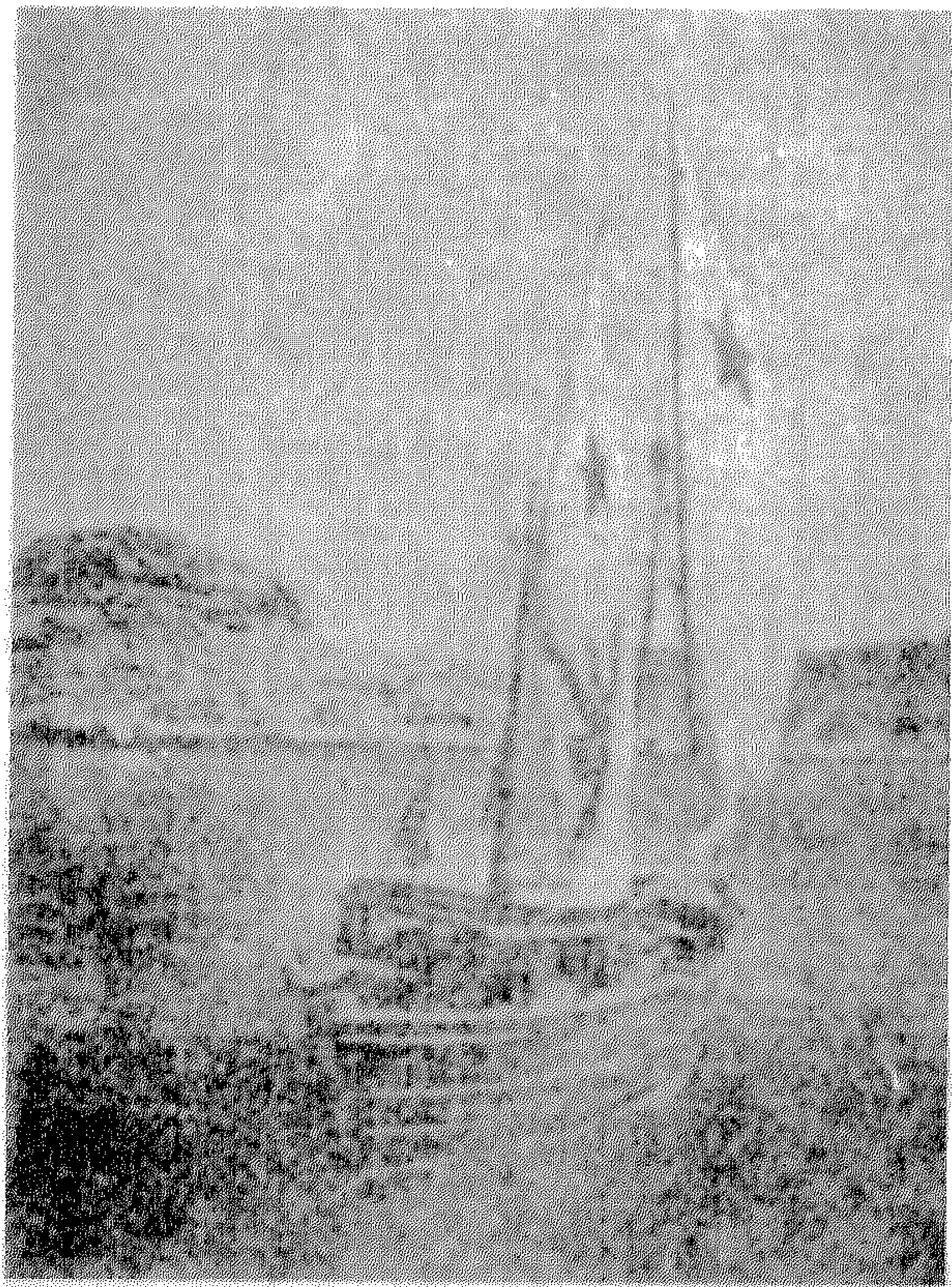
١٩٨٠	
١ كانون الثاني (يناير)	ـ وضع القاعدة
نهاية كانون الثاني	ـ تركيب مقدم السفينة مؤخرها
آخر حزيران (يونيو)	ـ اكال غلاف الهيكل
تموز (يوليو) .	ـ الانزال
الأسبوع الوطني	
تشرين الثاني (نوفمبر)	ـ الإبحار
منتصف كانون الأول (ديسمبر)	ـ جزر لاكاديف ×
آخر كانون الأول	ـ ساحل مالابار
١٩٨١	
منتصف كانون الثاني (يناير)	ـ جزر مالديف
منتصف شباط (فبراير)	ـ سري لانكا
منتصف آذار (مارس)	ـ جزر اندامان
أوائل نيسان (ابريل)	ـ جزر نيكوبار
آخر نيسان	ـ ملاقا
منتصف أيار (مايو)	ـ سنغافورة
أوائل حزيران (يونيو)	ـ سومطرة
أوائل تموز (يوليو)	ـ هونغ كونغ
منتصف تموز	ـ كانتون ×

× خاضع لموافقة الحكومة

السفينة

تم بناء الهيكل من خشب الآني المختار من غابات الهند وجرى تشكيله بعناية من الواح تصف بعضها إلى جانب البعض بتفاوت يقل عن جزء واحد من أربعة وستين جزءاً من البوصة وبعد ذلك تتم خياطة كل لوحة في موضعها بواسطة حبل من ألياف جوز الهند المبرومة باليد والمشدودة باحكام حول حشو من قشور جوز الهند .

وتحتاج السفينة إلى قشور أكثر من خمسة وسبعين ألف جوزة هند وأربعة أطنان من حبل ألياف جوز الهند لأربطة الأشرعة والصواري والمراسي وقد حملت السفينة سارية رئيسية يبلغ طولها ٧٥ قدماً .



رحلة السندباد

تأليف
تيم سفرن

الطبعة الثانية
١٤٢٣هـ - ٢٠٠٢م

تصـــدير

كان لصاحب الجلالة السلطان قابوس بن سعيد المعظم سلطان عمان فضل النهوض بالأعباء المالية لرحلة السندباد. وقد نبع الاقتراح الرسمى من وزارة التراث القومى والثقافة العمانية ، التى قدم وزيرها صاحب السمو السيد فيصل آل سعيد الدعم دون تردد للقيام بالمغامرة . ونادرا ماتجد أى بعثة مثل هذا التأييد القلبى التام وإننى أرجو أن يكون نجاح رحلة السندباد خير مردود – إلى حد ما – لهذا الكرم الواضح الذى يعبر عن أحد أنبل التقاليد العربية الأصيلة .

لقد استغرق وضع الخطة وتنفيذها وتقديم نتائجها فى كلمات مكتوبة وصور وأفلام فترة بلغت خمسة أعوام .

وقد قامت شركة طيران الخليج التابعة للبحرين وسلطنة عمان وقطر ودولة الامارات العربية المتحدة بايصال الشحنات والأشخاص المشتركين فى المشروع دون مقابل . وهذا مثال آخر فى السخاء العربى . وقد وضعت شركة تنمية نفط عمان كل مصادرها الفنية تحت أمرتنا فى أثناء اجراءات الدقائق الأخيرة الحرجة قبل الإبحار ، كما قدمت منحة ساعدت على بدء تشغيل الفيلم الخاص بالرحلة . وكانت هذه المنحة تتفق مع ما قام به البنك البريطانى للشرق الأوسط . وطوال الرحلة كنت فى غاية السعادة لاكتشاف أن الهيئة المهيمنة على البنك كانت على استعداد لتقديم كافة التسهيلات التى قد ينظر إليها السندباد نفسه بعين الحسد وقد وصل كرم البنك ومساعداته إلى أقصى مدى فى هونج كونج حيث قام البنك بدور العميل المحلى الخاص بنا .

وقام بالمشروع المعقد مجموعة مختارة من الشخصيات ، ويحاول هذا الكتاب تسجيل بعض الأحداث التى صادفها المشروع . وإننى أرجو أن يقدم اختيارى نظرة عادلة ومسلية للرحلة ، وألا يبعث على الضيق وخيبة الأمل لمن لم يرد ذكرهم .

تيم سيفران

ايرلندا

ربيع ١٩٨٢

الفصــل الأول

عـودة إلى ألف ليلة وليلة

لم يكن هناك شك فى أن سمكة القرش قد ابتلعت الطعم فى الساعات الأولى من الليلة الماضية ، فقد كان الحيوان على درجة كبيرة من الارهاق حينما لاحظنا حبل صنارة الصيد المشدود عند أول بصيص من الفجر ، وتواثب عدد من الرجال هاتفين هتاف النصر إلى حاجز السفينة ، وأخذوا يجذبون حبل الصيد ويسلمه الواحد منهم إلى الآخر يدا بيد ، وعندما شقت سمكة القرش سطح البحر بدت أشبه بالطوربيد بطولها البالغ حوالى سبعة أقدام ، وأخذت تضرب بشدة إلى الخلف وإلى الأمام بيأس وهى تشعر باختناق فى الهواء البارد ، وتحول الماء إلى زبد ورغوة حول جسم السمكة المتهالكة ، وإذ كان الحبل غير قوى بدرجة كافية لجذبها رأسيا من المياه ، فقد حاول البعض غرس خطاف معلق على سارية بحذر فى جسم السمكة ، ولكن الخطاف أخذ ينزلق جيئة وذهابا على جسم السمكة المبلل المتلألىء محاولا الوصول إلى إحدى الفتحات : العين أو الخيشوم أو الفم ولكن السمكة ناضلت بآخر ماتبقى لديها من قوة من تأثير الرعب ، وألقت بكل ثقلها على السارية فى اللحظة التى تمددت فيها على الحبل ولم يلبث الحبل أن انقطع تحت ضغط السمكة التى سرعان ما سقطت فى البحر ولم تلبث سوى لحظة واحدة اختفت فى أثرها بهدوء وغاصت منهكة فى أعماق الماء .

وجاء صوت كالصفير «ياللحسرة ، كنت مشتاقا إلى شريحة طازجة من لحم سمكة القرش» .

وتساءل شخص آخر «هل رأيت سمكة اللشك الملتصقة ببطن القرش ؟ إن طولها لا يقل عن اثنى عشر بوصة» .

وأضاف ثالث «إنى أتساءل كم سحبناه وراءنا ، إنه بدا لى كرأس سمكة قرش بيضاء» .

وأخذت الجموع المتراصة حول حاجز السفينة تتفرق . وعندما ركزت انتباهى نحوهما ظهروا أمامى كجماعة غريبه المظهر بكل المقاييس ، فلون البشرة يتراوح بين اللون الأبنوسى واللون القرنفلى الذى لوحته الشمس . وكانت أجسام غالبيتهم عارية حتى الوسط ، الجميع حفاة الأقدام ، إرتدى عدد قليل أوزرة قصيرة ، وكان نصفهم على الأقل ذا لحية كثة ، هذا الأمر بالإضافة إلى أنهم يضعون عمامات على رؤوسهم ويحملون مديا ذوات غمد تتدلى من أحزمتهم ، وهكذا أصباتنى الدهشة وأنا أتأمل ما يحيط بى من معالم ذات طابع خيالى غير طبيعية ، فهل أنا حقا أعيش فى القرن العشرين أم أننى أتخيل نفسى فى وقت مبكر ؟

وبالرغم من احساسى الواقعى بالأرض الخشبية تحت قدمى فإن الموقف كله كان يتخذ صورة حلم ، فالبحر الاستوائى ذو الزرقة الداكنة يمتد على طول الأفق من جميع الجهات ، وقد ظهر فيه أثر ضئيل للسفينة التى تمخر عبابه ، وامتد أمام السفينة سرب من الطيور المائية يدور صارخا وهو يدقق النظر إلى الأعماق أملا فى التقاط ومضة ترشد إلى سمكة صغيرة وقد قذفتها الأمواج التى تثيرها السفينة . وامتلأت الأشرعة الثلاثة الضخمة المثلثلة الشكل برياح موسمية دافئة وكان أكبر هذه الأشرعة يحمله صارى بطول السمينة ذاتها وقد مال الشراع بزاوية غير محددة ، وتوسط كل شراع شعار قرمزى لامع : سيفان متقاطعان وخنجر ، مما يدل على أن السفينة تابعة لسلطنة عمان.

وقد التقطت إذنى وسجلت الأصوات الدائمة الخلفية للسفينة الضخمة وهى تندفع فى الماء ، وأصوات الحبال التى لا تنقطع ، والرزاز المتصاعد أحيانا ، وأصوات الأمواج التى تتضخم فى منحيات الأشرعة لتنصب فى أذنى بشكل هائل ، وتابعت عيناى الخطوط الزخرفية المعقدة التى تشكلها حبال الأشرعة والصوارى على جانب السفينة حتى مقدمها حيث يشير إلى الشرق حربة رفيعة لصيد الحيتان تغوص وتظهر بطريقة متناغمة متزنة بين أمواج البحر بينما تمخر السفينة عبابه .

كنت على معرفة تامة بكل بوصة من السفينة ، وكل قطعة خشبية وكل قطعة من الحبال الليفية ، ولكننى لم أتوقف عن الاعجاب بروعتها ورشاقتها كانت نموذجا فريدا لسفينة تجارية عربية من التراث الكلاسيكى تبحر على صفحات كتاب ألف ليلة وليلة ، كانت الوحيدة من نوعها فى العالم تحملنا نحن العشرين جميعا عبر البحار السبعة إلى الصين ، وبدت السفينة وكأنها قد جلبت من زمان ضارب فى أعماق الماضى السحيق أكثر من كونها حقيقة واقعة ، كانت كأنها صورة من نسج الخيال ، كانت أقرب إلى السراب ووجدت نفسى أعود بأفكارى إلى اللحظة الحاسمة التى تبلورت عندها فكرة هذه المغامرة الغريبة .

تعود جذورها إلى ثلاث سنوات مضت ، عند نهاية إحدى الرحلات ذات الطابع المختلف فى سفينة أصغر فى بحر بعيد شديد البرودة ، كنت فى ذلك الوقت ، مع ثلاثة زملاء ، على وشك الوصول إلى شاطىء نيوفونلاند فى مركب صغير مكشوف مصنوع من جلد الثيران ، كان الهدف من تلك الرحلة اختبار مدى امكان وصول الرهبان الايرلنديين إلى أمريكا الشمالية قبل كولمبس بحوالى ١٠٠٠ عام . وكانت حاملتنا الصغيرة نموذجا طبق الأصل من السفن المصنوعة من الجلد التى كان الرهبان الايرلنديون يستخدمونها وقد

أطلق عليها اسم برندن تخليدا لذكرى أشهر قديس عند البحارة الايرلنديين : سان برندن البحار ، وهو بطل محبوب تحكى القصص أنه مع رهبانه أبحروا عبر المحيط حتى وصلوا إلى أرض بعيدة على الشاطىء الآخر فى هذا اليوم من شهر يونيو ١٩٧٧ ، كان واضحا أنه لولا بعض الحوادث المانعة ، أننى كنت مع زملائى البحارة على وشك اثبات أن علم سان برندن من المحتمل أنه يقوم على حقيقة ثابتة هى وجود الرحلات الايرلندية فى المحيط الأطلنطى الشمالى فى القرن السادس ، وبالرغم من أننا لم نشاهد شاطىء أمريكا الشمالية فقد كان باستطاعتنا تشمم رائحة غابات الصنوبر فى نيوفوندلاند بكل سهولة ووضوح ، وفى يوم أو اثنين عرفت أنه فى الإمكان اثبات أن القوارب الجلدية تستطيع عبور المحيط الأطلنطى الشمالى ، وفى هذه اللحظة ارتدت أفكارى إلى رحلات تجريبية أخرى تستطيع اضافة معلومات إلى الكشوف المبكرة وركوب البحر .

لقد برهنت رحلة برندن أنه من الناحية الفنية امكان بناء نموذج طبق الأصل من سفينة بدائية مبكرة إنما هو فكرة نافعة للبحث . إن ذلك علمنا كيفية صناعة المراكب الجلدية القديمة والمواد التى كانت تستخدم وكيفية التعامل مع هذه المراكب واعطانا ذلك أيضا صورة للحياة التى كان يحياها البحارة القدماء على ظهر مركب مكشوف مصنوع من الجلد ، ومما جذب انتباهى بزوغ الفكرة فى استخدام نفس الطريقة لاستقصاء تخيل آخر مرتبط بالبحر قد يكون اسطوريا وإذا كانت السفينة برندن قد اجتازت الاختبار بنجاح فهل هناك نموذج اسطورى آخر قد يؤدى الكشف عنه إلى حقائق ثابتة عن رحلات حقيقية قام بها أشخاص حقيقيون ؟

وفى هذه اللحظة انبثق الرد فى ذهنى : لماذا لا نضع أشهر البحارة

العالميين قاطبة موضع اختبار ، بحار يعرفه كل طفل قرأ ألف ليلة وليلة ، رجل يترادف اسمه مع الاشتغال فى البحر ، لماذا لا نختبر أسطورة السندباد البحرى ؟.

ومع إننى كنت على بعد خمسين ميلا من شاطىء نيوفوندلاند وقد عرفت ما فيه الكفاية عن العمل العظيم غير العادى من اشتغال العرب فى البحار لدرجة تبعث على التعجب من أن شخصية السندباد البحرى إنما هو أكثر من أسطورة . فبعد ظهور الإسلام فى الربع الأول من القرن السابع بدأ العرب رحلة توسع جغرافى مذهل ، ووصلت جيوشهم البرية ما بين الأندلس (أسبانيا) ووسط آسيا ، ووصلت سفنهم إلى شواطىء زنجبار والصين .

وأسس التجار العرب أكبر شبكة تجارية بحرية عرفها العالم ، شبكة لا يقارن بها ما حدث بعد سبعة قرون حينما بدأ الطواف الأول للسفن الأوروبية حول العالم ، قد خرج من بين العرب الكثيرون من مشاهير البحارة المشهود له بالكفاءة فى التاريخ ، فمنذ اثنا عشر قرنا قام البحارة العرب برحلات امتد بعضها ثلاثة أعوام أو أربعة قبل عودتهم إلى أسرهم . وقد مارس البعض حياته فى البحر وكأنه فى الصحراء ، وبالمصادفة فإن فلسفتهم كان فى استطاعة الرهبان الإيرلنديين فهمها . فقد كتب رهبان سان برندن أنهم يعتقدون بوجود صحراء فى البحر ، بمعنى أنهم كانوا يطوقون إلى تجربة روحية فى ذلك الخضم الهائل من المياه . وبشكل مماثل فقد تناول العرب البحر بنفس الفلسفة التى تدعو إلى اجتياز الصحراوات ، وقد اعتمدوا على المشيئة الإلهية التى ترعاهم . واستخدم الأعرابى الذى يقود قافلة والعربى الذى يقود سفينة نفس النجوم لارشادهما إلى طريقهما بإيمان أن الله سبحانه وتعالى قد وضع النجوم لهذا الغرض .

وعندما كنت على سطح القارب برندن كان يكفينى النظر إلى أعلى لكى أقدر ما تركه لنا العرب من ارث خاص بالابحار ، فإن معظم نجوم الارشاد البحرى التى يستخدمها البحارة انما تحمل أسماء عربية ذلك أن علماء العرب هم الذين طوروا فن الملاحة الفلكية .

لذلك فإننى أخذت ، منذ أول فرصة ، فى البحث عن خاتمبات السندباد البحرى ، إن قصصه تظهر فى كتاب ألف ليلة وليلة ، وهو مجموعة من القصص الشعبى بدأ نشرها فى أوروبا فى بداية القرن الثامن عشر بعد العثور عليها مخطوطة فى سوريا على يد عالم فرنسى هو انطوان جالان ، الذى استطاع نسخ قصص أخرى لا تزال تروى فى الشرق الأوسط ، ومن الواضح أن القصص أقدم كثيرا من المخطوطات . بل إن بعض الباحثين لا يخاطر بتخمين متى بدأت هذه القصص . وقد تجمعت قصص ألف ليلة وليلة من مصادر عديدة بعضها من الهند ، والبعض من فارس ، والكثير منها من العالم العربى ذاته ، وتداولتها الألسن من جيل إلى جيل . ويبدو أن أقدمها بدأ تداولها منذ ما يقرب من خمسة عشر قرنا . وإن مجموعة القصص المعروفة باسم « رحلات السندباد البحرى » كما يطلق عليها العرب ، يظن أنها حدثت عندما كان هارون الرشيد يتولى الخلافة فى بغداد ما بين عام ٧٨٦ وعام ٨٠٩ ومن المحتمل أن مؤلفا واحدا هو الذى قام بتجميع هذه المغامرات فى أواخر القرن التاسع وأوائل القرن العاشر مستخدما مصادر متعددة من بينها عدد من كتب الجغرافيا العربية وكتب الرحلات وقصص البحارة .

ولم يستغرق الأمر طويلا لاثبات أن قصص السندباد البحرى مرتبطة ارتباطا وثيقا بالعصر الذهبى للجغرافيا العربية التى ازدهرت ما بين القرن الثامن والقرن الحادى عشر . وعندما قارنت بين الأماكن

التى زارها السندباد فى مغامراته بالأرض التى جاء وصفها فى كتب الجغرافية العربية كان من الواضح أن أماكن مغامرات السندباد حدثت فى دول وصفها الجغرافيون العرب تماما . بل إنه فى بعض الأحيان استخدمت كتب الجغرافيا وقصص السندباد نفس الجمل لوصف بعض المظاهر الخاصة . والآن فإن الحقيقة الباعثة على السرور أن الجغرافيون العرب حصلوا على قدر كبير من معلوماتهم عن طريق دول بعيدة بعقد مقابلات مع بعض البحارة العائدين من رحلات طويلة . وهكذا يتساوى الأمر سواء كانت الأماكن التى وقعت فيها مغامرات السندباد قد استخدمتها كتب الجغرافيا العربية أو أن مؤلف قصص السندباد قد استخدم ماورد فى كتب الجغرافيا العربية .

وعلى وجه الخصوص فهناك كتاب فريد عن حكايات البحارة باسم «عجائب الهند» وضع فى القرن العاشر ، ويحتوى على الكثير من نصوص المادة التى تتكون منها قصص السندباد ، بل إنه يحتوى على العديد من قباطنة البحر الذين قاموا برحلات طويلة ، فهل كان أحد هؤلاء القباطنة هو السندباد الحقيقى ؟ وهل وجد السندباد حقا ؟ إن بحثى قد لا يجيب على هذا التساؤل خاصة ، ولكن على الأقل فإن فى استطاعتى وضع حد فاصل بين الحقيقة والخيال فى المغامرات ، وأحاول الكشف عن كيفية اعتماد رحلات السندباد على المنجزات الحقيقية للبحارة العرب .

ولكى أقوم بذلك كان على أن أوسع أفق البحث والاستقصاء لضم كل المادة الأصلية وثيقة الصلة بابتداع قصص السندباد ، كان على القيام باختبار فن الملاحة العربية الأولى للتعرف على طريقة قيادتهم للسفن وكان على أن أتعرف على طبيعة التجارة العربية التى نشأت فى البحار ، كذلك كان على أن أعقد مقارنة بين قصص السندباد

والحكايات العربية الأخرى ، وباختصار ، فإن السندباد كان رمزا للظاهرة النادرة للعمل البحرى العربى بنفس الطريقة التى استخدمها المؤلف فى مغامرات السندباد سواء كانت حقيقية أو خيالية .

ويحتوى كتاب ألف ليلة وليلة على قيام السندباد بسبع رحلات . وفى كل رحلة تغرق سفينته أو يواجه أخطارا ، وتقذف به الأمواج بطريقة أو بأخرى بعيدا ، فيقوم ضد رغبته بإحدى المغامرات ، وهذه الحيلة والصورة البلاغية فى السرد قد مكنت الراوى من تحويل مادته إلى مسلسل جذب انتباه جمهوره بحدث وراء آخر .

والآن ، لقد اقترحت القيام بحركة عكسية أى القيام برحلة واحدة لمعرفة كيفية الربط بين العناصر المختلفة فى الروايات وربطها بتلك الأيام العظيمة التى شاهدت التوسع البحرى العربى ، وهنا ظهرت حقيقة واضحة : فعند اعادة قراءة كتاب ألف ليلة وليلة كان واضحا أن الكثير من الأماكن التى ورد ذكرها فى نص السندباد كانت تمتد على طول الطريق البحرى المتجه من الخليج العربى شرقا وليس الأمر مصادفة أن ذلك الطريق البحرى كان هو الانجاز الضخم للملاحة العربية الأولى وكان ذلك الطريق يمتد حوالى ستة آلاف ميلا عن طريق سيلان وجنوب شرق آسيا إلى مدن الصين الأسطورية .

وعند هذه المرحلة بدأت أتحقق من مدى خطورة المشروع ، فهذه الرحلة ليست كرحلة برندن فى مركب صغير مكشوف استطاع بضعة أصدقاء صنعه، إن رحلة السندباد كانت أكثر طموحا إذ أنها استلزمت بحثا وتخطيطا وبناء سفينة ضخمة، إن ذلك قد احتاج مكانا لبناء السفينة وميناء مناسبا لها ومجموعة كبيرة من البحارة للابحار بها ، ويجب أن يكون على ظهرها كمية كافية من المواد والأدوات للحفاظ

على استمرار وجود مركب من القرون الوسطى فى البحر لمدة ثمانية شهور على الأقل ، مع كمية من المؤن والماء تكفى كل مرحلة من مراحل الرحلة .. وإذا كان الهدف الأساسى من القيام بهذه الرحلة هو تسجيلها بدقة فإنه كان من الضرورى وجود مصور سينمائى ومسجل للصوت ، وكان لابد من الحصول على أفراد يستطيعون تسيير مركب شراعى عربى ، وقبل كل ذلك كان من الضرورى الالمام بقدر من اللغة العربية ولم تكن هناك نهاية لقائمة المطالب ، كذلك فإننى أعترف بأن المغامرة كانت ضربا من المخاطرة ، وقد قادنى البحث إلى الحقيقة التى تثير القشعريرة بأنه فى السنوات الأولى من هذا القرن فإن سفينة عربية واحدة من بين عشر سفن عجزت عن الوصول إلى الممرات عبر المحيط الهندى واختفت فى مياه البحر ، وكانت الرحلة إلى الصين فى عصر السندباد تعد أمرا خطيرا حتى أن الربان المتمرس الذى يعود سالما كان يعد بحارا نادرا ، وإذا كانت رحلة ناجحة إلى الصين تمنح صاحبها ثروة تدوم مدى الحياة ، فإن فرص النجاح المتاحة لمثل هذه الرحلات كانت نادرة ، فكثيرا مافقدت سفن ولم تعد إلى موانيها وكانت الخسارة رهيبة .

على أية حال ، فإن رحلة السندباد لم تكن تتطلب نفقات باهظة فحسب ، ولكنها تتطلب ذلك الذى يضع أمواله فى المشروع وأن تكون لديه ثقة بالغة فى المركب والبحارة .

وإذا أحسست بالرهبة فإننى نحيت مشكلة تمويل الرحلة جانبا ، وأخذت أركز اهتمامى على نوعية المركب التى تناسب المشروع مناسبة تاريخية تامة ، ولحسن الحظ فإن تاريخ البحرية العربية جذب اهتمام العديد من مؤرخى البحرية وهناك عدد لا بأس به من الدراسات والبحوث عن تصميمات المراكب العربية الأولى ، وأن الأمر العظيم

الأهمية أن الباحثين اعتقدوا أن تصميم المراكب العربية قد تغير تغيرا كبيرا بعد وصول الأسطول الأوربى الكشفى بقيادة فاسكو دى جاما إلى بحر العرب فى عام ١٤٩٨ ، ومنذ ذلك الوقت فإن العرب أخذوا يقلدون التصميم الأوربى ببناء مراكبهم بمؤخرة رباعية ، بينما كانت المراكب العربية قبل ذلك ذات مؤخرة مزدوجة ، وكانت المركب الوحيدة ذات المؤخرة المزدوجة والتى تجوب مياه المحيط لا تزال موجودة فى الخليج العربى ، وكانت نوعا من المراكب يطلق عليها العرب اسم « بوم » وكان تصميمها يطابق تمام المطابقة التصور الذى يدور فى ذهنى ، هى مركب شحن مصممة على الابحار بالأشرعة ، وأن الشكل الثنائى لنهاية جسم المركب قد تغير قليلا فى الفترة التى تدور حولها التسجيلات ، ولكن كانت هناك عقبة واحدة غير متوقعة ذلك أن بعض مؤرخى البحرية اعتقدوا أن البوم ظهرت فى القرن التاسع عشر أى بعبارة أخرى فإنها تصميم حديث وانها لا تلائم أهدافى .

وقد أصابتنى الحيرة ، فإن البوم بدت كأنها الحل الأمثل للحاجة إلى مركب تجارية تقوم برحلات طويلة ، وأن لها تاريخ ضارب فى القدم وكانت غاية فى البساطة ، أنيقة ، فسيحة ، كانت النموذج الأمثل للمركب التجارية ولكن كيف باستطاعتى التأكد من أن « البوم » كانت موجودة قبل وصول الأوربيين إلى الخليج العربى ؟.

إن النصوص العربية تحتوى على اشارات قليلة متناثرة عن مراكبهم وعن حجمها وبنائها، ولكن لم تكن هناك أية اشارة إلى شكل جسمها العام، وقد وجدت صورة أو صورتين بقلم فنانين عرب عن المراكب العربية، وقد بدت الصور أقرب ما تكون إلى شكل «البوم» أكثر من أى نموذج آخر ، ولكن الصور لم تكن ذات فائدة كبرى ، فمن هو

الذى يقوم برسم صورة لمركب عربية فى عصر ماقبل وصول الأوربيين ؟ ومن هو الذى كانت لديه النظرة التى يتطلبها رسم التصميم ؟.

إن الأقرب إلى ماحدث هو وجود بحار آخر ، واحد من الذين شاهدوا المراكب العربية قبل أن يدخل عليها تأثير أوربى وأن أنسب مكان لذلك هو الأرشيف البرتغالى ، ذلك أن البرتغاليين كانوا أول طلائع الأوربيين الذين داروا حول رأس الرجاء الصالح ووصلوا إلى المياه العربية ، لذلك فإننى راجعت الخرائط البرتغالية الأولى عن المحيط الهندى ، وقد عثرت على ضالتى المنشودة ، ففى إحدى الخرائط لعام ١٥١٩ عن المحيط الهندى وجدت رسما لأسطول كامل من المراكب ، كان بعضها لمراكب شراعية برتغالية تتميز بوجود اشارة الصليب على أشرعتها ، وكانت هناك مراكب عربية تتميز بوجود رسم الهلال الإسلامى على أشرعتها وكان معظمها من نموذج البوم .

هى إذن كانت من نوع البوم ، وهكذا اتخذت خطوة حذرة فى المشروع وكانت جميع المراكب العربية المرسومة فى الخريطة تحمل الشراع الثلاثى الواسع وهو مايميز المركب العربية حتى الآن ، وكانت الأشرعة شديدة الضخامة ، وكانت الساريات التى تحمل الأشرعة طويلة إلى حد أنها لا تقل عن السفينة طولا ، وكان تغيير اتجاه المركب من جهة إلى أخرى يستلزم تغيير وضع الشراع وكل مايتصل بناقل الحركة من جانب إلى جانب آخر ، وكانت تلك العملية بسيطة ولكنها خطرة ، ولكن كم يبلغ مدى خطورتها ؟ ذلك ماسوف نعرفه أنا والبحارة .

ولكن قبل كل ذلك كانت هناك مشكلة كبرى يجب حلها ، أن السفينة يجب أن تصنع دون استخدام مسمار واحد فى بنائها ، وكان

ذلك تحديا صارخا ، ولأن كل النصوص الأولى توضح بما لا يدع مجالا للشك أن المراكب العربية الأولى لم تستخدم فيها المسامير بتاتاً ، ولكن كانت ألواحها تثبت مع بعضها البعض بحبال مصنوعة من قشرة ثمرة جوز الهند ، وقد تبدو هذه الطريقة بسيطة لصناعة مركب تخوض عباب المحيط ، ولكن جميع المؤرخين القدامى اتفقت كلمتهم على أن تلك الطريقة الغريبة لبناء المراكب كانت هى الطابع المميز للمركب العربية، وقد أدلى البعض بتفسيرات كثيرة، فقيل أن المركب التى تستخدم الحبال أكثر مرونة من ذلك أنها إذا مااصطدمت بالشعب المرجانية فإنها لاتنشطر بل هى تنثنى وتشق طريقها بين الصعاب، وقال واحد من القدامى أن العرب كانوا يثبتون ألواح مراكبهم بالحبال لاعتقادهم فى وجود مغناطيس ضخم فى قاع البحر يستطيع جذب المسامير الحديدية من جسم المركب عندما تمر فوقه ، وهذه القصة بدت لى كرواية خرافية ابتدعها بحار ، ولكن ماركو بولو ذاته وهو أحد المراقبين الدقيقين الذين يعتمد عليهم أشار إلى هيكل المراكب التى استخدمت فى صناعتها الحبال فى بحر العرب ، وبالرغم من أنه لم يتأثر بذلك فقد كتب يقول : « إن مراكبهم غريبة جدا ، وإن عددا كبيرا منها يغرق ، لأنها لا تثبت بمسامير حديدية ولكن تخاط مع بعضها البعض بخيط من قشور ثمرة جوز الهند ، إنهم يضعون هذه القشور فى الماء حتى تتخذ شكل نسيج من شعر الخيل ، ويصنعون منها حبالا أو خيوطا يخيطون بها مراكبهم، إن ذلك يدعو إلى المخاطرة بركوب مثل هذه المراكب.. وإننى أقرر أن كثيرا منها غرق لأن المحيط الهندى غالبا مايكون عاصفا » .

ولم يكن مؤرخوا البحرية الحديثون أكثر حفزا للهدم ، فقد كتبوا عن مراكب عربية حطمتها العواصف ، وعن رجال يقاومون تسرب المياه إلى جوف المركب ، وعن المراكب المحطمة والتى انقلبت ، وأن

بحارة المراكب العربية قد هجروا طريقة تثبيت ألواح المراكب بالخيط لأن مثل هذا الطراز لا يستطيع مقاومة رد فعل هزة المدافع على سطحها ، بل أنها تنشطر أجزاء ، كانت الرواية طويلة مظلمة ، حتى إذا ماتجاهلت هذه التحذيرات فكيف يمكن للمرء أن يخيط الألواح الخشبية السميكة ليصنع منها مركبا تعبر المحيط ؟ كيف يمكن عمل ذلك ؟.

وقد قرأت أن الخيط المصنوع من قشر ثمرة جوز الهند هو أقل الخيوط تماسكا ، وبدت حماقة القيام برحلة لمسافة تقرب من خمس محيط الكرة الأرضية بمركب تثبت ألواحها بخيط يتردد المرء فى استخدامه لربط طرد صغير .

ولكننى تذكرت تجربتى مع القارب برندن الجلدى التى علمتنى عدم رفض النصوص القديمة ، وعلى أية حال فإن برندن كانت قد استخدمت خيوطا من نوع آخر ، فإن جلد الثور كان يثبت بخيط كتانى ، وقد أجمع النقاد على أنه لا الخيوط ولا الغرز يمكنها الاستمرار وهى مغمورة فى ماء البحر ، ولكن برندن استطاعت الصمود فى المحيط الأطلنطى رغم احتكاكها بالجليد الطافى ، لذلك رأيت أن التعبيرات الصادرة من بعيد مع بعدها عن المنطق قد تكون صحيحة ، وأن مثل هذه التعبيرات يجب التنبه لها وتقديرها وإذا أمكن يجب وضعها موضع التجربة العملية ، فقد تستطيع التفرقة بين مركب تعوم وأخرى تغرق ، كذلك فقد أدركت أنه بالبحث يمكن اكتشاف مثال للطريقة الفنية المفقودة لبناء المراكب ، وأن أكثر الأماكن وضوحا للبدء فى البحث عن شواهد المراكب العربية المثبتة بخيوط إنما هى شواطىء بحر العرب .

لذلك فقد توجهت إلى سلطنة عمان ، تلك الدولة الواقعة فى أقصى ركن بجنوب شرق شبه الجزيرة العربية ، والتى يرتبط وجودها منذ العصور الأولى بالبحر ارتباطا وثيقا ، وتقع عمان على مفرق الطرق البحرية فى العالم العربى ، ذلك أن السفن لابد أن تمر بالقرب منها فى ذهابها إلى الهند أو إلى افريقيا أو إلى الخليج العربى ، وهكذا ذاعت شهرة البحارة العمانيين وقد استطاعت السفن العمانية طرد البرتغاليين من المحيط الهندى ، وقد ازدهرت نهضة عمانية بحرية فترة طويلة وامتدت مابين شواطىء فارس حتى جزيرة زنجبار ، ولعل الأهم من ذلك أن عمان لاتزال تحتفظ بتراث حى من الاشتغال بالبحر لأنه حتى عام ١٩٧٠ كانت الدولة تعيش بمعزل عن العالم الخارجى ، وحتى بعد ثمان سنوات لم يكن من السهل ترتيب القيام بزيارة لعمان طالما أن السلطنة كانت تتبع سياسة حازمة جدا بخصوص الزائرين فلكى تدخل عمان لابد من الحصول على تأشيرة خاصة لا تعطى إلا لمن لديه دافع طيب للزيارة ، وقد طلبت ذلك التصريح بمعاونة من سفير عمان بلندن وتبعا لنصيحته أرسلت إلى وزارة التراث القومى والثقافة فى مسقط عاصمة عمان طالبا من الوزارة معاونتى فى الزيارة لمشاهدة المراكب القديمة التقليدية ، ومضى بعض الوقت قبل أن تطأ قدماى لأول مرة الدولة التى أصبحت مقرا لى لمدة اثنا عشر شهرا وحيث تحولت رحلة السندباد من مجرد حلم إلى حقيقة .

وقد منحتنى اللحظة الأولى التى وصلت فيها إلى المطار هاجسا مشجعا ، كان مطار السيب الجوى خارج مسقط يتلألأ ، وقد امتد نظيفا ، لطيف الهواء ، هادئا إلى حد كبير ، كان كل مافيه يلمع : صفوف من عربات النقل اصطفت لاستقبال الطائرة ، صالة الوصول ، نوافذ برج المراقبة الزجاجية ، أزرار الملابس الرسمية لرجال الشرطة العمانيين الذين تجمعوا حول مكتب الهجرة ، كل شىء كان

هادئا منظما لامعا لدرجة فائقة ، وقد بدا شرطى الهجرة الذى فحص جواز سفرى غريبا إلى حد ما بقبعته ذات الشريط الأبيض والأسود ، وقد بدت حلته جيدة الكواء يفخر بها خريج أى كلية للشرطة ، وجمعت حقائبى وأوصلتنى سيارة أجرة إلى أقل فنادق مسقط تكلفة ، ولم يكن ذلك الأمر صعبا ، إذ أن الكتيب الارشادى كان يذكر أسماء خمسة فنادق فقط فى كل السلطنة، وقد أمضيت الأيام العشرة التالية فى حالة من عدم الاهتمام ، وتحادثت تليفونيا بوزارة التراث القومى والثقافة لاعلامهم بوصولى وشكرهم على قبول طلبى للزيارة ، ثم أخذت أتجول على شواطىء عمان لمشاهدة السفن العربية التقليدية .

كان المنظر مثيرا للدهشة ، فعلى مرأى من البحر كانت الجبال ذات المناظر الغريبة الخلابة تعلو بتكويناتها الصخرية وتبدو حلما لأى عالم جيولوجى ، وقد أكسبت المعادن الصخور بعض الألوان المذهلة : اللون البنفسجى القاتم ، اللون الرمادى ، اللون الزيتونى ، وكانت الحدائق ذات النخيل الكثيف تبدو مغايرة تماما للأجزاء الصحراوية الصفراء القاحلة على طول مجارى المياه التى أكسبتها شكلا مستديرا ، وكانت بيوت القرى ذات اللون الأصفر وقد طليت بالطين الجاف مبنية داخل الأشكال المتعرجة فى الجبال ، وقد توزعت القلاع وأبراج الحراسة على كل النقاط الاستراتيجية فى القرى وعلى طول الممرات ، وارتفعت على كل الحصون والميادين أعلام السلطنة ذات الألوان الحمراء والبيضاء والخضراء ، وبدت الدولة بأجمعها وكأنها فى انتظار مهرجان كبير ، وعلى امتداد الشاطىء الرملى ميلا وراء ميل نحو الشمال الغربى من مسقط وجدت طرازا من قوارب الشاطىء لم يتغير منذ ألفى عام ، وكان يطلق عليه لفظ شاشة وهو مصنوع من الغصن الداخلى لسعف النخيل ، ويقطع هذا السعف فى فصل معين ويقشر ثم يجفف ، وتثبت هذه الأغصان مع بعضها البعض من أطرافها بحبل على

شكل حزمة فتبدو وكأنها حوض استحمام صغير للأطفال ، وعلى هذا القارب الأقرب شبها بالطوف يستطيع صياد سمك بمفرده التجديف بالقارب وهو يصطاد حتى إذا شعر أن القارب قد ثقل وزنه لكثرة المياه عاد أدراجه إلى الشاطىء ويجذب قاربه ويتركه ليجف ، وقد شاهدت كهلا يصنع أحد قوارب الشاشة وأخذ يشذب السعف بسكين مقوس ، وعلمت فيما بعد أنه أفضل صانعي الشاشة وأن صيادى السمك يأتون إليه من كل صوب طلبا لقواربه ، ونمت شهرته إلى علمى بعد عام ونحن فى منتصف الطريق فى المحيط الهندى على لسان ابن أخيه الذى أصبح أحد بحارتى وترك الشاطىء الهادىء خلفه لكى يبحر إلى الصين .

وعلى الشاطىء ذاته صادفت أول نموذج لصناعة قارب عربى بالخيط ، وكان القارب مهجورا وقد استقر على جانبه وتحولت ألواحه إلى لون رمادى من تأثير الشمس واتسعت الفجوات بين الألواح ، ولكن بالرغم من ذلك كان يبدو كالطوف غير العادى ، ويبلغ طوله حوالى ٣٠ قدما ، وقد اتخذ شكل الخنجر وكان جسم القارب الضحل الرفيع ينتهى بما يشبه منجنيق سفينة حربية من العصور القديمة وكان القارب قديما جدا وقد خيط عدة مرات ، وامتزجت الخيوط بحبال قشر جوز الهند لتكون حبالا لصيد السمك مع حبال أخرى من النايلون ، ويطلق على هذا النوع لفظ بدن ، وهو ذو شكل أنيق كان يستخدم فى الصيد والتجارة على طول الشاطىء العمانى ، وقد قل استخدام هذا النوع لأنه يتطلب ما بين عشرة واثنا عشر بحارا للتجديف ، وقد وجدت أجسام البدن فى كل قرى الصيد تقريبا ، وصادفت نفس النموذج بنفس أسلوب البناء ونفس العقد وأسلوب استخدام الخيوط ليس فقط فى عمان بل كذلك فى الشاطىء المقابل من بحر العرب أى فى شاطىء مالابار بالهند .

وعلى شاطىء عمان ذاته امتدت مدينة صحار ، وهنا عثرت مصادفة على صدى أخاذ للسندباد البحرى ذاته ، ففى عهد الرحلات العربية الكبرى كان لصحار شأن كبير بين الموانى الهامة فى العالم العربى ، وقد كتب الجغرافى العربى الاصطخرى - الذى عاش فى القرن العاشر - يقول « إنها أكثر المدن ازدحاما بالسكان والثروة فى عمان ، وليس فى الامكان وجود مدينة أكثر من صحار ثراء فى مبانيها وبضائعها الأجنبية على طول شاطىء الخليج أو فى البلاد الاسلامية قاطبة » وقال إنها مقر العديد من التجار الذين يتاجرون مع الدول الأخرى ، بينما معاصره المقدسى يصف صحار بأنها « المدخل إلى الهند وهى مخزن بضائع الشرق » وهكذا كان من الأمور المثيرة للفضول كثيرا اكتشاف أن السندباد البحرى يعد من أهالى صحار ، وكان هذا أحد الادعاءات التى يصعب التأكد منها ، فليس هناك شىء مكتوب يؤكده ، ولكن الأمر لا يتعدى القول بأن السندباد البحرى كان شخصا من صحار .

وطبقا لما هو مكتوب فإن السندباد نجل تاجر ثرى ، بدد ماورثه عن أبيه بعد وفاته فى حياة اللهو مع أصدقائه اليافعين ، وعندما نضب معين ثروته الشخصية باع آخر ممتلكاته ودخل ميدان الاستثمار التجارى وبدأ يعمل كتاجر مغامر فى البحر ، ويقول كتاب ألف ليلة وليله أن السندباد عاش وتاجر فى بغداد وكانت كبرى مدن العالم العربى آنذاك وعاصمة الخليفة هارون الرشيد ، وكان الخليفة شخصية لامعة بدرجة شبه خرافية ، لذا فإنه كان من عادة رواة الأزمنة المتأخرة أن يلصقوا بحكم هارون الرشيد روايات عن مغامرات كبرى وأعاجيب تشمل بطبيعة الحال أعمال السندباد البحرى البطولية ، لذا فإننى وجدت أن هناك مجالا لاثارة الفضول بأن السندباد لابد أن يرتبط فى عمان بمدينة صحار ، وقد تولى ذلك أشخاص لم يدركوا

الصدفة التاريخية بأن صحار كانت المدينة التجارية القائدة فى وقت كانت حكايات السندباد قد تم جمعها ، فهل هذا يعنى أن السندباد البحرى كان حقا تاجرا صحاريا وأن مقره وأعماله البطولية قد نقلت قرنا لاحقا لتزامن فترة حكم هارون الرشيد ؟ أم أن السندباد كان من صحار وذهب للحياة فى بغداد ؟.

إن الإجابة تكمن فى العملية الفعلية للأساطير ، وهى الطريقة التى يصوغ بها رواة القصص شخصية السندباد ، ومن المحتمل ألا يكون هناك شخص واحد مفرد هو السندباد ، ويبدو أنه كان هناك تاجر عربى شهير يتاجر مع الخارج ، وعن رحلاته كتب العديد من الروايات ، وتدريجيا نسب إليه الكثير من روايات ومغامرات غيره من الأفراد ، وهكذا أظهرت شخصية البطل ، وهذا هو التطور الطبيعى لدورة القصص إذ تؤخذ أعمال شخصية حقيقية ويبالغ فيها وتزين ببطولات أشخاص آخرين حتى تتجمع الروايات وتقدم على شكل قصة مسلسلة ، وكانت هذه هى الطريقة التى خلقت بها كل من رحلتى أوليسس وسان برندن البحرية ، ويبدو أن هذا الأسلوب هو ذاته الذى اتبع فى كتابة رحلات السندباد البحرى والتى شارك فيها تجارب تجار صحار مع البلاد الأجنبية .

وكان سيرى على الشواطىء لشمال عمان ذا تأثير غريب لدى ، فقد أحسست أننى أعيش فى زمن يتردد بى جيئة وذهابا بشكل متقطع ، فهو يطوح بى بين القرن العشرين ثم يعيدونى ثانية إلى العصور الوسطى ، ولعل السبب فى هذا الاحساس أن عمان ذاتها كانت تتأرجح بين الماضى والحاضر فقبل ثمانية أعوام كانت السلطنة بين أكثر دول العالم عزلة .

وأصبحت المفارقات بين القديم والحديث مثارا للدهشة ، فبينما يشاهد المرء وهو يسير فوق طريق جبلى ، العديد من الجمال فى واد قريب وقد حمل كل جمل حملا من حطب الوقود تحت قيادة رجل صاحب نظرة صارمة حاملا بندقيته ،إذا بالمرء ذاته يفاجأ بمنظر العجلات الضخمة لقافلة من العربات ذات الحمولة البالغة أربعين طنا تهدر فى طريقها حاملة العوارض الصلبة لمشروع بنائى جديد ، وبينما يعجب شخص لعظمة أحد الحصون القديمة بأبوابه المزدوجة الضخمة ذات المسامير البارزة ، وقد أرسلت الشمس أشعتها المضيئة من خلال الفتحات وكأنها جهاز لعرض الأفلام ، إذا به يفاجأ بصوت محركات نفاثة تقطع جو الهدوء وتبدو الطائرات الحربية للسلاح الجوى السلطانى وهى تزأر فوق أشجار النخيل ثم تتمايل فى خفة وتسرع بعيداً فى السماء تاركة المشاهد يتابع بسرعة شعار السلطنة مرسوماً على جسم الطائرة .

كذلك ذهبت لالقاء نظرة على ميناء صور الواقع فى أقصى نقطة فى شرق شبه الجزيرة العربية ، وهنا يخطر بالذاكرة ماكان من أمر وجود أسطول هائل من السفن الخشبية التجارية ، تحت التصنيع أو الصيانة يعمل ما بين صور والخليج العربى شرقا حتى موانى الهند وجنوبا حتى زنجبار وكانت أكثر من مائة سفينة تقف وقد ألقت مراسيها فى رمال صور فى انتظار تغير يطرأ على الرياح الموسمية التى تجلب معها موسما تجاريا جديدا ، وذاع صيت سفن صور وملاحيها ووصل حتى الكويت وبمباى ودار السلام ، وفى مدينة صور تمتد منازل ضخمة قامت ببنائها عائلات العمانيين الذين جمعوا ثروات ضخمة من تجارة القرنفل مع شرق افريقيا ، أو الذين استخدموا سفنهم بانتظام فى نقل الأخشاب والتوابل من ساحل مالابار بالهند ، ووصلت سفن صور

حتى القرى الجبلية حيث يتحدث الأهالى ، إلى جانب العربية ، اللغة السواحيليةِ وهى لغة أهالى شرق افريقيا .

ثم حدث التغيير ، فقد أغلقت التطورات السياسية فى شرق افريقيا موانى تنزانيا فى وجه السفن العربية ، ولكن الرخاء الناتج عن البترول كان معناه عدم حاجة العمانيين من بعد لمواجهة صعاب الحياة فى البحر وسرعان ما عمدت حكومة الهند بعد ذلك إلى فرض قدر من الضرائب ووضع قيود صارمة على التصدير مما جعل الابحار إلى بومباى للتجارة أمرا لا يستحق مما أصابها بالشلل ، وفى أقل من عقد واحد من الزمان تقلص أسطول صور وودع أيامه المزدهرة .

ومن ثم كانت صور تجربة تتصف بالتردد والتقلب ، فعلى ضفاف المدخل الذى يصل بحيرة صور الضحلة بالبحر كانت عشرات السفن التجارية تحت البناء يوما ما ، وإذا بى الآن لا أجد سوى عشرة قوارب صيد صغيرة فى مرحلة التصنيع ، وكان صناع القوارب لا يزالون يستخدمون أدواتهم التقليدية : القدوم ، والمنشار اليدوى ، وقوس المثقاب الذى يشبه آلة الكمان ، ولا يزالون يبنون مراكبهم بالنظر دون استخدام رسوم الهندسة البحرية ، كان عملهم تقليديا لبناء السفن العظيمة فى السابق حينما كان أصحاب حرفة صناعة السفن من صور يستطيعون بناء السفن الضخمة (البغلة) التى تحمل ما يقرب من ٤٠٠ طنا ، وكانت تشبه سفن الأسبان الضخمة (الفليون) .

وشاهدت سفينة من نوع الغنجة وهى تشبه البغلة فى صور وقد استندت على ركائز فى الأجزاء الضحلة من البحيرة ، وقد تركها على هذه الحال ابن أحد أبناء صور من العاملين فى التجارة . وكانت السفينة فخمة بداية من رأسها الذى يشبه رأس الطائر وعلى امتداد سطحها الهائل حتى نهايتها المتينة المقوسة ، ولكنها لم تعد قادرة على

الابحار مرة أخرى ، فقد تشققت ألواحها وكان كل مد يدفع قدرا من الماء إلى قاعها ، ويمكن مشاهدة مثل هذا المنظر مكررا كثيرا على طول الشاطىء الذى تحول إلى مستقرا للسفن الوطنية التى هجرها أصحابها وتناثرت كأنها أوراق من كتاب يحوى رسوما للسفن العربية .

ولا يستخدم العرب لفظ الدهو بالرغم من أنه لفظ سهل وربما جاء أصلا من شرق افريقيا لوصف السفن العربية بوجه عام — ولكنهم يفضلون اطلاق لفظ معين على طراز من السفن ذى شكل خاص ، وهنا فى صور كان هناك مركب من نوع السنبوك كانت تستخدم فى رحلات إلى بومباى ، وجثم على الخشب المتعفن عدد من طائر مالك الحزين كى تعطى لنفسها فرصة مشاهدة المياه الضحلة .

وانتقلت بعبارة من الشاطىء بجوار مقر الجمارك القديم واجتزت حوالى مائة ياردة من المياه الزرقاء المتلألئة ، ونزلت فى العيجة على الشاطىء الآخر، حيث يطل على مكان الرسو مسجد صغير يضفى عليه اللون الأبيض مهابة وجلالا ، وكان الشاطىء على شكل قوس يحتمى فيه أسطول العيجة فى الأزمنة السالفة ، وهناك وجدت مركبا من طراز السنبوك فى مرحلة البناء الذى كان يقوم به ثلاثة عمال من صناع السفن، كان عملهم جيدا دقيقا ، ولكن إتضح أن عاملاً واحدا فقط هو الذى يقوم بالعمل بينما كان الآخران مجرد مساعدين ، وكان الصانع متين البنية . وقد حيانى بابتسامة رقيقة ، وقد مكثت ساعة أرقبه وكنت مأخوذا غير متفطن إلى أن هذه الأسرة من صناع السفن سوف تمدنى بأحد بحارة سفينتى وأنه سيكون أصغر أفراد الطاقم الذى سيعمل معى .

وفى اليوم قبل الأخير لزيارتى لعمان تلقيت خطابا من وزارة التراث القومى والثقافة يستفسر منى سمو السيد الوزير عن استطاعتى القيام

بالقاء محاضرة أمام عدد من المستمعين عن رحلة برندن ، ولحسن الحظ كنت قد جلبت معى نسخة من الفيلم عن الرحلة وكنت مزمعا عرضه فى لندن عند عودتى من ايرلندا ، وقد حضر سمو السيد الوزير فى الميعاد المحدد تماما ، وهو أحد أفراد الأسرة المالكة فى عمان ، وجلس فى الصف الأول فى حالة انتظار تام ، وكان الأمر غريبا بعضى الشىء ، إذ أننى سأقوم بشرح الأثر الذى تركته رحلة قديس ايرلندى مسيحى فى قارب جلدى وفى بحر جليدى أمام جمهرة من السادة المسلمين يرتدون الدشداشة والعمامة والخناجر ، وعلى الشاشة ستظهر مناظر للأطواف الجليدية فى جرينلاند بينما تبلغ درجة الحرارة هنا فى عمان أكثر من ١٠٠ درجة فهرنهيت ، وقد استمع المشاهدون فى صبر ، وعندما خرج الجميع أخذت أتأمل فى أحداث الدنيا وما يجرى فيها من أمور غير متوقعة .

وفى اليوم التالى ، وهو اليوم الأخير لزيارتى لعمان ، تأهبت لسداد حساب الفندق ولكن قيل لى أن الوزارة قامت بسداد ما هو مطلوب منى وأن هناك رسالة من سمو السيد الوزير يطلب منى مقابلته ، وقد استقبلنى وأخذ يستوضح جوانب مشروعى فى القيام برحلة السندباد ، وشكرنى على المحاضرة ومنحنى هدية عمانية فخمة هى سيف عمانى . وكانت لفتة ذات تأثير بالغ لدى ، إذ أن الوزير فطن بنفاذ بصيرة نموذجى ، للهدية التى تنال اعجابى البالغ ، وفى مساء ذلك اليوم كنت فى طريق عودتى إلى ايرلندا حاملا السيف ومعى خطاب وزارى للسماح لى بأخذه معى .

ولم يمض سوى أسبوعين فى ايرلندا حتى تسلمت برقيتين فى يوم واحد من الوزير فى مسقط وقد تعطلتا نتيجة للنظام البريدى الايرلندى الملتوى ، وحملت البرقيتان نفس المعنى : أن صاحب الجلالة السلطان

وافق على مشروعى ، وأن على الحضور فى أقرب فرصة ممكنة إلى عمان لمناقشة الأمر وبعد أربع وعشرين ساعة فقط كنت فى مقر صاحب السمو السيد فيصل وزير التراث القومى والثقافة الذى ابتدرنى بقوله : « يسرنى أن أخبرك أننى قد تحادثت مع صاحب الجلالة عن مشروعك ، وأن جلالته تفضل بالموافقة ، وأن وزارة التراث القومى والثقافة ستتكفل بالمشروع » .

ولم أدرك ما المقصود من كلمة « تتكفل » بالمشروع وماهو المعنى وراء هذه العبارة ، فلم أنبس ببنت شفة ، وأضاف الوزير قائلا : « إننا نريد المشروع خاصا بعمان ، وأن تكون السفينة عمانية ، تبحر تحت العلم العمانى ، إن عمان لها تاريخ طويل مشهور كأمة بحرية ، وفى الواقع فهى أول دولة عربية ترسل سفينة إلى الولايات المتحدة الأمريكية وكان ذلك عام ١٤٨٠ ، إن العام القادم هو العام العاشر لعيدنا القومى ، وعلى السفينة أن تكون مجهزة حتى ذلك الحين .

وتساءلت قائلا « وماهو ميعاد العيد القومى ؟ » .

« إن الاحتفالات ستمتد على مدى أسبوع يبدأ من ١٨ نوفمبر » .

وبعملية حسابية بسيطة وجدت أن أمامى فسحة من الوقت تبلغ ١٥ شهرا أحصل فيها على المواد اللازمة للسفينة ، وهو عبء كنت أدرك مدى صعوبته غير العادية ، ثم بناء السفينة واختيار بحارتها وتدريبهم ، والقيام بالتجارب البحرية اللازمة .. كان الجدول مشحونا جدا .

وكانت اجابتى « يا صاحب السمو ، اعتقد أن باستطاعتى تجهيز السفينة فى الميعاد إذا لم تكن هناك معوقات كبيرة ، وأن شهر نوفمبر ميعاد ملائم لبدء الرحلة ، إذ أن الرياح تكون مواتية فى ذلك الفصل » .

« حسنا دعنى أعرف متطلباتك ، ونحن سنعمل كل ما بوسعنا لمعاونتك » ويبدو أننى كنت لأأزال أنظر فى حيرة ، إذ أننى لم أدرك بعد مدى المعونة التى سيعتزم سمو الوزير تقديمها مع موافقة جلالة السلطان قابوس المعظم على القيام برحلة السندباد ، ويبدو أن سمو السيد فيصل قد أدرك ما انتابنى من حيرة إذ أنه كرر عرضه السالف بأن الوزارة ستتكفل بالرحلة ولكننى لبثت متحيرا غير مدرك الأمر بوضوح ، وكلما ازداد فى محاولته الشرح كلما ازدادت حيرتى ، وتطور الأمر واقترب من نهاية مربكة .

واقترح الوزير أخيرا : « هل تفضل الحصول على خطاب خاص بالترتيبات » وفكرت فى أى شىء يمكن أن يضع حدا للحيرة فأجبت « نعم يا صاحب السمو » .

وفجأة وضح الأمر فى ذهنى ، فإنه بمساعدة صاحب الجلالة السلطان قابوس فإن وزارة التراث القومى والثقافة تعرض القيام بكل النفقات التى تتكلفها رحلة السندباد ، وكان مدى هذا السخاء مثيرا للغاية فإننى لم أطلب هذه المساعدة ، ولكن العرض قدم لأن تاريخ عمان البحرى كان لا يزال قريبا من أفئدة أهالى عمان ، وأن الوزير وضع ثقته فى شخصى لبناء سفينة لبلده ، والابحار بها حتى أقصى الأطراف الشرقية من آسيا ، ومثل هذه الثقة وهذه الشهامة كانت أكثر مما أحلم به أو أطمح إليه .

الفصــل الثـانى

ســاحل مالابـار

كان الخشب الذى تصنع منه سفن عمان يجلب من ساحل مالابار بالهند على بعد حوالى ١٣٠٠ ميلا ، وتضرب هذه التجارة جذورها إلى آماد بعيدة وذلك لأنه لا توجد فى عمان أشجار ضخمة إلى درجة تصلح لصناعة سفن من الدرجة الأولى ، لذلك فإننى قمت بست رحلات إلى ساحل مالابار فى خلال السبعة شهور التالية بحثا عن أشجار ضخمة تصلح لبناء السفينة المطلوبة والحصول على المواد التى نحتاج إليها ، وشاهدت فى هذه الرحلات جانبا من الهند لا صلة له بتاتا بالقرن العشرين أعادنى إلى عهد مضى واندثر .

وقد ذهبت إلى الهند بصحبة ثلاثة أفراد قدمتهم لى وزارة التراث القومى والثقافة بعمان وهم سعيد الحاتمى وحديد اسماعيل ودرامس نسى .

وقد طفنا الطرق الرديئة المليئة بالحفر على طول ساحل مالابار فى سيارات أجرة عتيقة متهاوية مابين ميناء واخر ، وكانت بعض السيارات تتعطل بنا بينما الأمطار الموسمية تهطل مدرارا ، وكنا ندرس فى عجلة من أمرنا بقلق وانزعاج وباختصار حيث كان البحث عن الأخشاب تجربة مثيرة .

كانت كلكتا محور نشاطنا وهى الميناء الذى أعطى كاليكو اسمه إذ أنه عندما وصل فاسكودى جاما إلى كلكتا عام ١٤٩٨ وهو يقود أول أسطول تجارى أوربى فى المحيط الهندى ، كان العرب يتاجرون فى

المنطقة منذ عدة قرون ، والآن كانت بضع سفن عربية لاتزال تصل إلى كلكتا لتحمل التوابل والأخشاب وبعض أنواع التجارة الأخرى ، وفى الأزمنة الغابرة كان هناك مجتمع هندى يعيش على فتات التجارة العربية ، فكان هناك صانعوا الأشرعة ، وصناع المراكب ، وصانعوا الحبال .

وإن مجتمع تجار كلكتا الآن الذى كان يحيا على تجارة العرب قد اضمحل وانكمش إلى أسرتين تجاريتين اثنتين : أسرة بارامى ، وأسرة كويا ، وتشغل الأسرتان منزلين متشابهين يحتلان موقعا استراتيجيا على الشاطىء ويطلان على المرفأ ، ويتكون كل منزل من طابق واحد متسع يقع خلفه فناء تتناثر فيه صناديق تحتوى على مسامير لصناعة السفن ، ولفائف من الحبال وصفائح من الدهن وبعض الصناديق ذات مظهر عجيب إلى جانب مجموعة من المراسى المصنوعة يدويا ، وكانت الشرفة الرائعة هى مركز النشاط الحيوى إذ تتجمع فيها طوال ساعات اليوم وبخاصة عند موعد صلاة المغرب ، جموع من التجار العرب فى راحة على كراسى من الخيرزان يرشفون أقداح القهوة أو الشاى ويحملقون فى العشب الذى يغطى الطريق حيث تتكسر أمواج بحر العرب وتدمدم على الشاطىء .

ويعد رئيس كل من الأسرتين البارامى والكويا من الأشخاص المرموقين فى مجتمع كلكتا ، ويقوم عمليا بتنظيم العلاقات بين العرب من ناحية وبين الهنود الذين يمدونهم بالأخشاب والتوابل وبقية المحاصيل التجارية من ناحية أخرى ، وقد ذهبنا إلى عبد القادر البارامى الذى كان يحمل هموم الدنيا جميعا على كتفيه كرجل أعمال عالمى ، وكان إلى جانبه سبعة أخوة ، وهى علامة على رضاء الله ، ولكن طبقا للتقاليد المتبعة فى مثل هذه المؤسسات لم يكن أى أمر يتم دون الحصول

على موافقته ، وكان أخوته ، وكلهم يرتدون ملابس بيضاء زاهية ، موزعين بطريقة استراتيجية بارعة : كان أحدهم يدير مكان اصلاح السفن البارامى على بعد عشرة أميال على امتداد الشاطىء عند بيبور حيث يصنعون سفنا آلية حديثة للعرب وكان الثانى يتردد بصفة دائمة على الخليج لتفقد عملائه العرب، ويقوم الثالث بعقد اتفاقات مع الموظفين المدنيين فى دلهى ، ويقوم الباقون بأية أعمال تطلب منهم .

وكان عبد القادر يعرف تمام المعرفة مايتصل بتجارة الأخشاب وبناء المراكب كغيره من بقية الأهالى فى ساحل مالابار ، لذا كان يشعر بالتشاؤم تجاه مهمتنا ويرى أن من الصعوبة الحصول على قطع كبيرة من خشب الساج اللازم لنا ، وبخاصة فى هذه الفترة والأكثر من ذلك أن حكومة الهند قد منعت تصدير الخشب الساج ، وقدم لنا عبد القادر قائمة بأنواع الأخشاب التى قررت الحكومة منع تصديرها كمادة خام ومن بينها خشب الساج أما بخصوص تصنيع مركب بطريقة الربط بين أجزائها فقد عفا عليها الزمن الآن ، بالاضافة إلى أن من كان يعرف هذه الطريقة من بناة السفن قد اختفوا وانتهى عصرهم ، واقترح عبد القادر الغاء فكرة تصنيع سفينة بهذه الوسيلة فى عمان ، وأضاف أنه يقترح بناء سفينة ذات مسامير فى الهند وأن ذلك يستغرق عاما واحدا ، وكان فى استطاعتنا بطبيعة الحال الاستمرار فى البحث عن الأخشاب ، ولكن لم يكن لديه كبير أمل فى الحصول على مطالبنا .

كان الأمر يدعو إلى خيبة الأمل ولكن ليس بصفة نهائية ، ففى العام المنصرم بينما كنت فى إحدى الرحلات إلى الهند لمشاهدة إحدى السفن التقليدية الهندية ، صادفت فى طريقى نهيرا صغيرا شمال منجالور ، وكانت المنطقة منعزلة تبعث على الكآبة ، فهى أشبه بمقبرة للسفن الغارقة فى الطين بعد انتهاء فترة خدمتها ، ولكن الهدية التى

حصلت عليها في هذه الزيارة وهى اكتشافى لوجود ثلاث سفن من النوع الذى ترتبط أجزاؤه ببعضها البعض بالحبال ، وهى تشبه تمام الشبه المراكب التى شاهدتها على شواطىء عمان ، ولم تكن هذه السفن مصنوعة من خشب الساج ولكن من نوع آخر يماثله تماما يسمى آنى ، وعندما تفحصت خصائص هذا النوع الأخير وجدت أن شجرته ابنة عم شجرة الخبز (ذات لب نشوى) وإن خشبها لا يمكن استخدامه فى بناء المنازل وصناعة الأبواب والنوافذ والسفن ، وبوجه عام فإنه يشبه تماما خشب الساج وعلى نفس درجته من القوة والكثافة والوزن ، وتنمو شجرة الآنى حتى تصل إلى درجة كبيرة من الضخامة وهى فى نفس الوقت سهلة التصنيع ، ولكن هناك مأخذ كبير عليها ، فإن خشبها يميل إلى التشقق إذا ما استخدمت فيه المسامير ، ولكننى لم أكن راغبا فى استخدام المسامير إذ كنت أرغب فى تصنيع سفينة باستخدام الحبال ، ولهذا فإن السفن الهندية التى تستخدم الحبال فى ربط أجزائها كانت مصنوعة من خشب الآنى ، واكتشفت كذلك أن ألياف خشب الآنى تحتوى على نسبة كبيرة من الجير مما يصعب عملية الطلاء إذ أن الجير يحرق الألوان ، ولكن فى نفس الوقت فإن وجود الجير فى خشب السفينة يبعد عنها الاصابة بأنواع كثيرة من الفطريات والحشرات التى تصيب السفن ، وقد أخبرنى خبراء صناعة السفن الهنود أن خشب الآنى يستطيع تحمل الماء أكثر من خشب الساج ذاته ، ومما زاد من ميلى إلى الآنى أن سعره يبلغ نصف سعر خشب الساج ، ولعل السبب الرئيسى الذى جعلنى أفضل خشب الآنى أن حكومة الهند لم تورده فى قائمة الأخشاب الممنوع تصديرها ، وكانت القائمة تشمل جميع أنواع الأخشاب تقريبا ، ولكن لخطأ مقصود أو بسبب غموض أمر هذا النوع فإن السلطات الهندية أسقطت اسم الآنى من القائمة .

وقد بعث ذلك قدرا من التشجيع لدى ولدى زملائى ، ووجدنا هذا الخشب فى جبال تقع خلف كوشين ، فهناك كانت كتل الآنى ملقاة على الأرض .

وأثار وصولنا شيئا من الضجة ، فمن ناحية توقع تجار الأخشاب حصولهم على قدر كبير من الربح ، ولكن من ناحية أخرى فإنهم لم يعتادوا قيام العملاء بالبحث عن الأخشاب فى الجبال والتغلغل فى الغابات مستخدمين مقاييس معينة للحصول على مايطلبون والقرع على كتل الخشب بالمطارق لمعرفة الأجزاء الصلبة والأجزاء الجوفاء والتحدث مع عمال الغابات .

وكان تجار الأخشاب الهنود ذوى سمعة غير طيبة فى طول البلاد وعرضها وكانوا هم أنفسهم يفخرون بذلك ، وقد نصحنى البعض بعدم أخذ الأمور مأخذ الثقة وأن أقوم باختبار كل كتلة خشبية والتأكد من أن الكتل التى وقع اختيارى عليها هى نفس الكتل التى تصل إلى المنشرة وأنه لم يحدث تغيير فى الكتل ، ومما بعث السرور لدى اكتشافى أن تاجر الأخشاب الذى تعاملت معه كان منغمسا فى أساليب اللعبة تماما ، ففى اليوم الأول ، وفى مكتبه الكائن على طرف الغابة ، بدأت فى استخدام المقياس الخاص بى والذى احتفظ به لمعرفة مقاييس الكتل ، ولم يكد التاجر يطلب منى فى دهشة رؤية المقياس وهو فى داخل علبته حتى اختفى المقياس فى خلال خمس دقائق ، وقد استأذنت من التاجر وذهبت خلف المكتب لاجد أحد العمال يتفحص مقياسى بدقة ويحاول معرفة العلامات المسجلة عليه خوفا من أن يكون مقياسا مزيفا مصنوعا خصيصا بقصد الخداع والغش .

كانت الرحلات داخل الغابات مسلية للغاية ، وقد سعدت بسماع ضربات الفئوس بينما نحن نشق طريقنا ، وكذلك صوت سقوط

الأشجار الضخمة ، وتبدو الغابة للحظات غاية في الهدوء فيما عدا أصوات ودمدمات مخيفة لمئات ومئات من الأغصان والأوراق التى تنهمر على الأرض وقد سقطت من الأشجار ، وقضيت ساعات فى مشاهدة الفيلة تدفع الكتل الخشبية من داخل الغابات حتى الممرات وكانت دهشتى تتزايد مع متابعتى لنشاط الفيلة واستخدامها لذكائها فى العمل ، فيتقدم الفيل من الكتلة الخشبية وينظر إليها فى رشاقة وينتظر ويتسمع بأذن حادة إلى أن يقوم العامل بقطع الأغصان وتسوية الكتلة الخشبية ، ثم وتحت أوامر قائده يتخذ موقعا مناسبا ، وسرعان مايدحرج الفيل الكتلة الخشبية فى الاتجاه الصحيح مستخدما قدميه الغليظتين ويدفع الكتلة عشرة أقدام فى الطين وهو مغمض العينين ، ثم يستمر فى دفع الكتلة متخذا الزوايا المناسبة لتتدحرج مجتازة كل مايعترضها من عقبات وجذور إلى أن تصل إلى الطريق أمامنا .

وكان تاجر الأخشاب يقف على مقربة من الحيوان الهائل الجسم وهو يتمتم . « إن الفيلة مكلفة جدا ، إننى استأجرها بالساعة من مؤسسة تأجير الفيلة ، ويستغرق تنظيفها وقتا طويلا ، إنها فى حاجة إلى الاستحمام ثلاث مرات يوميا وإلا فإن جلدها يثير لديها اضطرابا أو ألما ولا تستطيع القيام بعملها ، كذلك فإننى أقوم بتقديم الطعام لها » ثم أضاف فى سرور : «ولكننى الآن أقوم بشراء فيل خاص لى وسوف يعمل معى سنوات وسنوات ، وإذا لم يصب بشيء واستمر حيا فأعتقد أنه سيقوم بالعمل مع أولادى ، إن الفيل أفضل من الجرار ، وإننى قد فكرت فى هذا الأمر ووجدت أن الجرار لا يستطيع العمل فى هذه المناطق الشديدة الانحدار ، ولن نجد شخصا فى الغابات يقوم على اصلاح الآلات وصيانتها ، كذلك فإن قطع الغيار يصعب الحصول عليها ، حقا إن الفيل أفضل كثيرا » .

وفى الواقع فإننى ازددت اعجابا بتاجر الأخشاب إذ أنه كان يقوم بمجهود هائل لارضاء عملائه . وكان يصحبنى فى كل رحلة للبحث عن الأخشاب وشرائها ، راكبا سيارته المتهالكة ، يخوض بها طرقا طينية ، ولا يفقد جرأته وشجاعته إلا عند حلول المساء بينما أصر على ضرورة استمرار العمل وانتقاء الكتل الخشبية اللازمة .

وعندما اندفع خارجا من سيارته إلى الطين فى جو ممطر ، فإنه كان يقدم إلى مصباحا محذرا اياى من الأفاعى قائلا « أن هناك العديد من الأفاعى السامة ، إنها تنطلق بكثرة بعد الغروب باحثة عن الضفادع .. مثل الكوبرا والكريت والأفعى الخبيثة ...، إن هناك أنواعا عديدة من هذه الأفاعى يبلغ عددها أكثر من مائتى نوع .

ولكننى بالرغم من اصطدامى كثيرا وتدحرجى وتعثرى فإننى لم أصادف أفعى واحدة .

وقد زودت نفسى بقائمة من الأخشاب التى اخترتها وحصلت عليها لصناعة الألواح الثقيلة والعوارض ، والقواعد والأطر ، وكل ما يتصل بها من قطع أخرى مختلفة الحجم والشكل ، وكان المهندس الذى أشرف على تخطيط عمل رحلة برندن ، هو الذى أمدنى بتلك القائمة التى تستند عليها المادة التاريخية التى حصلنا عليها ، وقد عرضت ما خططه المهندس على صناع السفن العمانيين فى صور واضفت ما يرونه من اضافات وتعديلات ، والتى استطاع ادماجها فى تخطيطه النهائى ، واتفق الجميع على أن العارضة الرئيسية الممتدة على طول قاع المركب هى الأساس الذى سيقوم عليه بناء السفينة ، إن هذه العارضة فى نوع سفينة البوم طويلة ومستقيمة وضخمة ، وهى العمود الفقرى للسفينة وأبعادها وهى التى تحدد بقية أجزاء السفينة حيث أن صناع السفن العرب يبنون سفنهم معتمدين على هذا

الحساب ، وبمجرد وضع العارضة فإن بقية الأخشاب المتعلقة بها تنتظم متخذة الزوايا المناسبة والأحجام الملائمة ، لذلك فإنه إذا تحادث فرد إلى شخص عربى عن سفينة من طراز البوم أو السنبوك وأخبره عن طول العارضة فإن هذا العربى سيحدد فورا حجم السفينة وشكلها عندما ينتهى العمل منها ، وبينما يقيس بناة السفن الأوربيون حجم سفنهم بطولها كاملا ، نجد صناع السفن العرب يحسبونها بطول العارضة .

وكانت المشكلة تقوم على أساس أن طول عارضة السفينة التى كنا بصدد بنائها يصل إلى ٥٢ قدما والمقطع المستعرض لها ١٢ بوصة× ١٥ بوصة ، على أن تكون مستقيمة تمام الاستقامة ، وكان المهندس يرى ضرورة الحصول عليها من جذع واحد ، وكان ذلك يعنى بالضرورة الحصول على كتلة ضخمة لا نجد مثيلا لها فى أوربا ، بل أن رجال الأخشاب الهنود كانوا ينظرون فى ريبة وفى شك ودهشة عند سماعهم بالحجم المطلوب ، ولكن جهدى تكلل أخيرا بالنجاح ، ففى شهر يوليو عثرت على الشجرة التى تمدنى بالعارضة المطلوبة ، كانت شجرة هائلة الحجم تمتلكها عائلة كانت تقوم على العناية بها حوالى نصف قرن من الزمان ، ونشذب الأغصان السفلى منها وبذلك سمحت للجذع الرئيسى أن يستمر فى انطلاقه إلى أعلى ، والأمر الهام أن تلك العائلة كانت تعد العدة لزواج إبنه من بناتها ، لذا كانت على أتم الاستعداد لبيع الشجرة والحصول على المال اللازم للزواج ، واشتريت الشجرة فى موضعها ، واستطاع أحد العاملين فى الغابة ربطها من أعلى للتحكم فى سقوطها الذى قام به عاملان آخران ، وانتزعت الأغصان ولحاء الشجرة ليبدو الجزع بلونه الأصفر الذى يتحول إلى اللون البنى فى خلال أسابيع قليلة تالية ، وقد قيل لى بصورة تأكيدية أنه لا ضرورة مطلقا لتجفيف تلك الأخشاب إذ أن خشب الآنى صالح

لبناء السفن وهو طازج ، واستطاع فيلان ايصال تلك الشجرة الضخمة إلى الطريق حيث وضعت على حامل وقام عاملان بتشذيبها وتجهيزها ، واستغرق ذلك أربعة أيام ، وكان طولها النهائى يزيد عن المقياس المطلوب بحوالى قدمين ، وأمكن شحنها على سيارة نقل لتوصيلها إلى الشاطىء .

ودعت زياراتى المتكررة للهند للاستعانة بحاشية شبه دائمة ، وكانت هذه هي طبيعة تلك الدولة إذ كان وجودى غير كاف للقيام بكل المهام ، لذا فإن الأمر تطلب وجود أشخاص آخرين لتلك المهام .. إذ وجدت إننى بحاجة إلى سائق يعرف الطرق ويعتنى بالسيارة ونجار يستطيع التفاهم مع رجال الغابات فيما يختص بالأخشاب ، ومترجم يقوم بدور المساعد يستطيع انهاء آلاف الاجراءات ، وعلى سبيل المثال فإنه فى الساحل الممتد بين كوشين وجوا حيث كنت أبحث عن المواد اللازمة كان أهالى القرى يتكلمون أربع لغات ، وكانت متطلباتى تقودنى إلى قرى صغيرة جدا ومواضع خلفية منعزلة حيث يندر وجود الغرباء وينعدم وجود الأجانب ، ومن ثم كان يلزمنى مترجم متعدد المواهب ، وحصلت عليه ، إذ جاءنى شخص بخطاب توصية من عالم هندى للأحياء البحرية كان قد التقى به أثناء جمعه لعينات بحرية فى جزيرة مينيكوى بعد حوالى ٢٠٠ ميلا من شاطىء الهند ، وقد كتب فى خطابه لى أنه يستطيع التحدث بأربعة عشر لغة ، ويتابع أى موضوع يثير اهتمامه ، وأخذت أفكر فى ذلك الرجل منذ تلك اللحظة ، كان اسمه على ، وهو ابن آخر رئيس لجزيرة مينيكوى ، يعيش الآن فى الهند ، إذ وجد الجزيرة تضيق بمواهبه ولديه احساس مرهف بكرامته وامكانياته ، وقد يعامل الهنود فى غطرسة شديدة وهو فى نفس الوقت يستطيع القيام بأعمال الطهى والحياكة وتسيير المراكب واصلاح الآلات وامساك دفاتر المحاسبة ، ومنذ فترة

عمله البحرى استطاع معرفة جميع الأسماء اللاتينية التى تطلق على أنواع الأسماك والأصداف حول جزيرة مينيكوى ، وهو فى الوقت ذاته يتكلم العربية الكلاسيكية إذ أنه مسلم ككل أهالى جزيرة مينيكوى وقد درس فى إحدى مدارس القرآن .

ولرجال مينيكوى سمعة طيبة على طول شاطىء مالابار ، وهم يعيشون فى عزلة فى جزيرتهم وتبلغ مساحتها ٤٠ ميلا مربعا ، وقد استطاعوا تطوير تنمية ثقافة خاصة بهم ملفتة للنظر ، فالمتوقع من كل رجل أن يعرف كيف يعتنى بنفسه ، وأن يصيد السمك ، وأن يقوم بالعناية بأشجار جوز الهند ، وأن يعرف كيف يبنى مسكنه ، وأن يطهو الطعام ، وأن يعرف السباحة ، وأن يعمل فى انسجام مع رفقائه ، ويقال أن أهالى مينيكوى هم أفضل بحارة فى الهند وهم أصل البحارة (بجزر الهند الشرقية) الذين استطاعوا لعدة قرون القيام بأعمال البحارة فى السفن الأجنبية ، وغالبا ما كانوا يقضون بضع سنوات فى الخارج بعيدا عن بلادهم قبل عودتهم إلى جزيرتهم ، وحتى فى ميناء بومباى الهائل المزدحم كان لرجال مينيكوى شهرة مدوية ، فهم يشكلون فريق المرشدين البحريين لسفن بومباى ، ويقال أنهم لا يستطيعون التحكم فى تسيير السفن فى جميع أنحاء الميناء فحسب ، ولكن مهما حدث ، ومهما بلغ الجو من رداءة ، فإن رجال مينيكوى يستطيعون الاحتفاظ بسفنهم فى أمان ، والأكثر من ذلك ومما يلفت النظر بشكل واضح ، إنه فى ميناء بومباى حيث تكثر الاضطرابات العمالية ، فإن رجال مينيكوى لا يضربون عن العمل بتاتا

وتعد مينيكوى إحدى الجزر التى كانت تمد سفن العصور الوسطى العربية بالحبال المصنوعة من قشر ثمرة جوز الهند والتى تستعمل فى صناعة السفن ، وأن الصادرات الوحيدة حتى الآن من جزر لكاديف هى ألياف جوز الهند أى الحبال المصنوعة من قشرة جوز الهند .

وكان من المنطقى إذن أن أحاول الحصول على حبال جوز الهند لصناعة السفينة الخاصة بى من نفس المنبع الذى كان يحصل منه العرب القدامى على الحبال ، ولكن الحكومة كانت تحرم على الأجانب زيارة جزر لكاديف على أساس أن هؤلاء الدخلاء سيثيرون نوعا من البلبلة الفكرية أو الاضطراب فى ثقافة الأهالى الهشة ، وهكذا زادت أهمية على : فباستطاعته ترتيب مقابلات بينى وبين أهالى لكاديف عندما يأتون إلى الهند لشراء حاجياتهم من الأرز والدخان والمؤن ، وكان مفتاح الفرج الذى عثرت عليه شخصا غير طبيعى ملتحى من جزيرة أجاتى يدعى كونهكويا ، سريع البديهة ، نشطا ، ذا ابتسامة جذابة تبعث على الألفة ، وكان كونهكويا على معرفة تامة بتجارة حبال جوز الهند ، وقد اشتغل فترة فى أعمال بناء السفن ، واخبرنى أن ما أطلبه إنما هو صنف محدد من الحبال ، صنف يلف باليد من أفضل أنواع قشور جوز الهند .

ولصناعة هذه الحبال تغمس القشور فى ماء البحر لتفكيك الألياف ولكن غالبا ماتنقع القشور فى مياه عذبة أو مياه راكدة ، كما قال كونهكويا ، وهذا النوع لا يصلح للغرض الذى أهدف إليه ، فهو ليس بالقوة المطلوبة لصناعة سفينة ، وبعد غمس القشر فى مياه مالحة يوضع فى الشمس ليجف ، ثم يدق بمدق خشبى على قواعد خشبية لكى يتحلل المسحوق وإذا استخدمت مطارق معدنية للدق فإن الألياف تتكسر وتصاب بالضرر ، وهكذا يصبح الحبل ضعيفا ، وبعد ذلك تلف الألياف باليد لعمل الحبال ، وإذا لفت بالآلات خرجت حبال ضعيفة كذلك .

وقد أعلن كونهكويا إننا فى حاجة إلى ١٥٠٠ حزمة من الحبال لبناء السفينة ، وبعملية حسابية سريعة وجدت أن طول الحبال سيكون حوالى ٤٠٠ ميلا ، وقد بدا لى أن تلك الكمية هائلة ولكن أثبتت

الأحداث صدق رأى كونهكويا ، وبمساعدته بدأت مع على مهمة شراء كمية من حبال جوز الهند من القرى الصغيرة المختفية فى المناطق المعزولة على ساحل مالابار وكان منظر الرجلين مثيرا للاهتمام وهما يقومان بذلك العمل ، إذ كانا متخصصين وكانا يعرفان تمام المعرفة ما يبحثان عنه ، فضلاً عن معرفتهما لجميع أنواع الخدع والحيل التى تصادفهما ، وكان كونهكويا عندما يتناول قطعة كنموذج من الحبال المجدولة فإنه يلوى قسمات وجهه بطريقة مسرحية ويأخذ القطعة بين يديه وبحركة سريعة من معصمه يحل الخيوط اللولبية ، ثم بحيلة أخرى يطبق فكيه على الخيوط وكأنها خيوط قطنية ، ثم يدعها تسقط على الأرض محطمة وهو يعبر عن اشمئزازه ، وكان كونهكويا ممثلا بارعا ، وكانت يداه قويتين إلى حد أنه يستطيع اظهار أقوى الحبال فيبدو هشا سريع التفكك ولم يكن يتقبل احتجاجات البائع فى أن الحبال قد عطنت فى مياه مالحه إذ أنه يأخذ قطعة ويضعها فى فمه ويمضغها محاولا التأكد أن الألياف كانت مغمورة فى مياه مالحة ، وإذا وجدها غير مملحة فإنه يستدير نحوى ويعض على قطعة لأتذوقها ، وكنت أمضغ قطعة الحبل بهدوء محاولا تناسى المياه الراكدة التى عطنت فيها ثمار جوز الهند وأجد نفسى مسرورا للتخلص سريعا من هذا العرض التمثيلى المسرحى .

والواقع فإننى تقبلت أن يكون المكان الذى أجد فيه حبالا من قشر جوز الهند معطنة فى المياه المالحة هو جزر لكاديف نفسها ، وذلك من خلال عميلى كونهكويا ، ولم يكن أمرا مثيرا للدهشة ، إننى بعد أربعة أشهر عندما تسلمنا حزم الحبال ، كان كونهكويا قد أصبح بعيدا جدا ، ثم عثرت على بعض الحزم المصنعة آليا بين الكمية ، ولكن لابد مما ليس منه بد ، فقد أنقذنى كونهكويا من الوقوع فى أخطار شراء كثير من السلع المغشوشة .

وكانت بعض السلع التى نصحنى بالحصول عليها تبدو غريبة حقا لبناء سفينة تربط أجزاؤها بالحبال ، كان هناك قشر ٥٠,٠٠٠ ثمرة من ثمار جوز الهند لاستخدامها كمواد للحشو ، وحبال مزدوجة السمك ، وأربعون حزمة من العقد الموجودة على جذوع الشجر من الجزيرة ، وكنت أعتقد أنها من جذور المانجروف ، وكان هذا الخشب قويا إلى درجة كبيرة وشديد الصلابة وقال كونهكويا أنه يصلح لاستخدامه روافع يحتاجها صناع الحبال فى ربط أجزاء السفينة ، وكان هناك ربع طن من الصمغ النباتى يطلق عليه لفظ شندروز وهو مادة راتنجية صمغية طبيعية تستخدم كثيرا فى صناعة بخور رخيص الثمن ، ويستعمله صناع السفن كنوع من اللك المصفى (شيلاك) لدهان الأجزاء التى بين الألواح الضخمة، ولكى ينتقى كونهكويا الشندروز كان يتناول كمية من المادة الراتنجية ويشعل فيها النار ليشاهد كيفية احتراقها وكان الأمر يستغرق أحيانا يوما كاملا حتى يقوم بكل هذه الاختبارات وقبل أن يعلن عن اقتناعه التام بما اختاره من الشندروز ، ولكن ، يا للأسف فقد ذهبت متاعبنا ادراج الرياح ، إذ أننى وقد أخذت ستة أجولة كبيرة من الشندروز وأغلقتها وختمتها ووضعت علامات خاصة عليها ، ثم وضعتها فى مخزن الجمرك ، وفد وجدنا عند وصولنا إلى عمان أن ثلثى الأجولة كانت مليئة بالحصى والبللور الصخرى الشفاف ، وهكذا كنا ضحية البديل السىء غير الصالح .

ورأى كونهكويا أيضا ضرورة الحصول على ست براميل من زيت السمك يمزج مع السكر المذاب ويدهن به الوجه الخارجى لبدن السفينة بعد الانتهاء من صناعته ، ويمكن الحصول على هذا الزيت من سمك صغير الحجم يوضع فى راقود بالقرب من بنجالور ويغلى ويستخلص منه المادة الدهنية وكانت للزيت رائحة كريهة ، كذلك كان هناك نصف طن من الجير للصق على سطوح السفينة المغمورة فى

الماء لمقاومة التلوث ، وللحصول على الجير انطلقنا إلى الكلاسة بالقرب من الراقود الخاص بالزيت ، وكان المنظر أقرب إلى الجحيم فكان هناك صف من النسوة حاملات دلاء مليئة بالأصداف البحرية على رءوسهن يقذف بها إلى كومة خارج كوخ طويل منخفض تخرج من سقفه المصنوع من القش كتل كثيفة من الدخان ، وكان فى داخل الكوخ كهل ، مجرد هيكل عظمى ، يستخدم دواسة لادخال الهواء إلى أحواض تحترق فيها الأصداف البحرية ، كذلك كان هناك بضعة رجال ذوى أجسام هزيلة يلفون رؤوسهم بقطع من القماش ، يقلبون الأحواض بمجارف خشبية ، بينما هناك طفلان يعملان جيئة وذهابا ويقذفان فى الأحواض بمزيد من الأصداف ، وكان الجميع غارقين فى عرقهم يسعلون كلما اختلف اتجاه هبوب الرياح ، وعيونهم محمرة من تأثر الدخان اللازع ... كل ذلك فى مقابل أجر زهيد جدا .

وهكذا استطعنا تنفيذ الجزء الرئيسى من الأصناف التى وضعها كونهكويا مادة وراء أخرى لصناعة سفينة ترتبط أجزاؤها بالحبال : ست مثاقيب لأعمال النجارة ، بعض الأزاميل لقطع الأخشاب ، لفيفة من الحبال الكتانية لا نعرف فيم تستعمل ، وأربع عتلات كبيرة ، ومطرقتين من طراز قديم ، والعديد من الصناديق تحتوى على أدوات وآلات مختلفة ، أما المادة التى لم أجد مبررا لها فهى ذيول ست أسماك من نوع الراى اللساع ذى الذيل الطويل ، وقد طلبت منه ايضاح سبب الحصول على تلك الذيول فأجاب بأنها « لعمل الثقوب فى الألواح الخشبية حتى يمكن ربطها بالحبال (بالغرز) » .

« ولكن لماذا تستخدم ذيول السمك اللساع ؟ » .

« اننا نستخدمها لجعل الثقوب أكثر نعومة حتى لا تنقطع الحبال » .

وقد تبينت ما يقصد ، فإن أهالى لكاديف كانوا منعزلين بدرجة بالغة إلى حد أنهم كانوا يستخدمون ذيول السمك اللساع بدلا من المبارد الخشبية ، وشعرت براحة وشرحت له أننا نستطيع استعمال المبارد المعدنية للقيام بذلك العمل .

وكان آخر نصر أحرزه كونهكويا ، وفى نفس الوقت مأساته الكاملة عندما عدنا إلى بيبور لشراء صوارى السفينة والقوائم الخاصة بها فكان علينا أن نبحث عن نوع خاص من الأشجار يطلق عليه الهنود لفظ بون وشجرة البون التامة النمو تبدو كالرمح أو السهم ويبلغ ارتفاعها أحيانا خمسين قدما قبل أن ينمو لها أول غصن ، وعرف الأهالى منذ عدة قرون أنه يمكن صناعة صوارى السفن والقوائم الخاصة الممتازة من خشب البون ، وفى الواقع فإن البحرية الملكية ترسل عملاء إلى الهند للحصول على صوارى البون لسفن البحرية الملكية ، وشجرة البون لا تنمو فى مجموعات كما هو الحال فى شجر الآنى ، ولكنها تنمو منعزلة ويصعب تكاثرها ، وتقطع أشجار البون الآن وترسل إلى مصانع يصنع فيها الخشب الرقائقى ، ولكن فى بيبور لاتزال كتل من خشب البون ترسل عبر النهر لاستخدامها فى صناعة السفن الهندية وتتناثر كتل البون على شاطىء النهر نصف غارقة فى الماء وتبدو كأنها تماسيح نائمة فى المياه الراكدة التى أصبحت عفنة ذات رائحة مقززة من تأثير المواد التى تفرزها الأسماك والأفاعى والنباتات المتعفنة مع مياه المجارى من المناطق التى يمر بها النهر ، وفى الأيام الحارة تزكم الرائحة الأنوف وتنتشر كالبخار فوق المياه الراكدة ، ولكن هذه الرائحة لم تكن عائقا أمام كونهكويا ، فإنه كان يبدو فى أفضل حالاته فى ذلك الصباح ، يقفز من كتلة خشبية إلى أخرى كالعصفور يتبعه رئيس عمال الأخشاب ، وقد رفع الجزء الأسفل من ثوبه حتى لا تصيبه المياه العفنة ، وكان كونهكويا يلوح فى يده ببلطة صغيرة ، وكلما صادف

كتلة خشبية انتزع قطعة صغيرة منها لاختبار ماوراء اللحاء ، وكان رئيس العمال يقيس الكتل إذ أنها كانت تباع تبعا لطولها ، ولحسن الحظ فقد تذكرت ما حدث للمقياس سابقا ورأيت أن أختبر هذا المقياس ، ووجدته ينقص الثلاثة أقدام الأولى منه وهكذا كان المقياس يعطى طولا ينقص ياردة كل مرة ، ولم يشعر رئيس العمال بأى خجل وأعلن أن الجزء الأول من المقياس قد تلف من كثرة الاستعمال نتيجة الأجواء الرطبة ، ولكننى لاحظت خدعة أخرى ، فإنه كان يقف على جذع الشجرة وهو طاف فى المياه ثم يدحرج الجذع حتى لا أنتبه إلى المقاييس الحقيقية ومدى جودة الأخشاب ، لذلك كنت أقفز أشبه بلاعب السيرك حتى أمنع نفسى من السقوط فى المياه العفنة .

واستطعنا الحصول على الصوارى التى كنا نبحث عنها فى الظهيرة وبعد شرائها وضعنا عليها العلامات الخاصة ببلطة كونهكويا ، ولم ينقصنا سوى كتلة ضخمة للصارى الكبير الرئيسى ، وأنفقنا بقية اليوم باحثين منقبين عن كتلة تصلح إلى أن عثرنا عليها فى نهاية اليوم : كتلة طولها ٦٥ قدما وأبعادها تطابق ماهو مطلوب ، ولم ينقصها سوى التشذيب لتصبح هى الصارى الرئيسى .

وأخذ كونهكويا يقفز فى فرح على الكتلة الخشبية وهو يختبرها ببلطته وكان المساء قد حل ، وانصرف أصحاب الأخشاب ، لذا فقد اضطررت إلى تسجيل العلامات التى وضعها صاحبها عليها كما هى عادة تجار الأخشاب بالنسبة للكتل الضخمة التى يمتلكها .

وكان الجزء الذى يحتاج إلى قدر من الكياسة فى مهمتى هى الحصول على النجارين وصناع الحبال للذهاب إلى صور والاسهام فى صناعة السفينة وكان أصحاب السفن فى صور قد أخبرونى إنهم كثيرا مايستأجرون نجارين من الهند إذ أن أعمالهم ممتازة ، ثم كانت هناك

مشكلة العملة الصعبة فإن استخدام نجارين من الهند كان يتكلف أقل كثيرا من نظرائهم العمانيين وكانت زيارتى لصور قد أوضحت لى أننى لن أجد صناع سفن عمانيين بالعدد الكافى لانهاء المهمة فى فترة الستة شهور التى قدرتها فى تخطيطى للمشروع ، وكان الواضح أن أفضل التجارين فى صور كانوا مرتبطين بأعمال أخرى فضلا عن أن عددهم فى الواقع كان قليلا ، وقد مر على صور عشر سنوات لم تصنع فيها سفينة واحدة من عابرات المحيط ، والآن إذا احتاج شخص لصنع سفينة فإنه يطلبها مباشرة من بيبور ومن بين الجموع الصاخبة فى أماكن صناعة السفن فى بيبور شاهدت العديد من أصحاب الدشداشات البيضاء وغطاء الرأس العمانى والبحرينى يراقبون سفنهم الآلية التى يقوم على تصنيعها الهنود ، بل إننى وجدت أن ذلك العمل سيكون حلقة من السلسلة القديمة والعودة إلى أيام عمل أهالى عمان وزنجبار والهند سويا فى صناعة السفن التجارية على شواطىء صور ، وكان استئجار نجارين فى بيبور للعمل فى عمان أمرا سهلا إذ كان هناك العديد منهم ، ولكن التحدى الحقيقى كان الحصول على صانعى السفن الذين يقومون بربط أجزاء السفينة بالحبال من ألياف قشر جوز الهند وكان عبد القادر البرامى على حق عندما أعلن أنه من الصعوبة بمكان العثور على مثل هؤلاء فى ساحل مالابار ، ولكننى قمت بمحاولة إذ أعلنت عن حاجتى إلى صناع مهرة لبناء سفينة ترتبط أجزاؤها بالحبال ، وتلقيت سيلا من طلاب الوظيفة المتشوقين للعمل ، وكل منهم يعد بأنه يعرف تلك الصناعة وإنه على استعداد للذهاب إلى عمان ، وقمت بعمل اختبار لهم على الشاطىء وطلبت تثبيت الألواح بالحبال ، وكانت النتيجة مأساة ، فلم يستطع واحد منهم القيام بذلك العمل ، وفشلوا جميعا فى التحكم فى الحبال ، وكان المشهد مصدر تسلية لأحد الأشخاص وهو جاثم على الأرض الرملية القريبة يدخن ،

وقد طلبت منه القيام بمحاولة ، وسرعان ما قام بعمل ست غرزات متينة سليمة مستعينا بأكثر الأشخاص المتقدمين رشاقة ، وسألته عن المكان الذى أتى منه ، فأجاب بأنه أتى من جزيرة شتلات إحدى جزر لكاديف ، وكان فى زيارة للهند بضعة أيام ، وطلبت منه الموافقة على الذهاب إلى عمان للمشاركة فى تصنيع سفينة ضخمة ، ولكنه رفض فى عناد وصرح بأنه لن يترك جزيرته للذهاب إلى بلاد بعيدة ، فإن مجرد ذهابه إلى الهند كان أمرا سيئا بما فيه الكفاية ، ذلك أن الناس غالبا ما يخدعون الأشخاص الذين يأتون من الجزر ويجدون العمل ويحصلون على اتفاق بدفع ما يستحقون من أجر ، وعندما ينتهى العمل يطردون دون أن يتلقوا ما وعدوا به ، وبما أنهم لا يملكون مالا ولا يعرفون لأنفسهم مقرا للاقامة فإن المخرج الوحيد أمامهم هو العودة إلى جزرهم ، وإنه هو نفسه يترقب وجود مركب تعود به إلى أرض الوطن .

كان هذا القدر الكبير من فقدان الثقة المتبادلة أمرا متوطنا بين أهالى لكاديف ، وكان الأمر حيويا بالنسبة لى ، ففى الحقيقة كانوا هم البقية الباقية فى العالم الذين يحتفظون باتقان الفن القديم فى تثبيت السفن الكبيرة الحجم بالحبال ، بل إنه حتى فى جزر لكاديف فإن هذا الأسلوب من النشاط أخذ يضمحل ، وعلمت أن هناك سفينتين فقط تحت التصنيع فى لكاديف وإن العمل توقف فى أحديهما منذ أربع سنوات .

وبدأ الاحساس بقيمة الوقت والمواد والاهتمام يتلاشى ، فإن بناء السفينة لن يتم أبدا .

ثم راودنى الأمل فأرسلت عليا إلى الجزر للبحث عن صناع آخرين وعاد ومعه قائمة بأسماء حوالى عشرين من صناع الحبال ذوى الخبرة فى تصنيع ذلك الطراز من السفن والذين أعطوه وعدا بالحضور لمقابلتى ، ولكن عشرة أفراد فقط هم الذين حضروا إلى كلكتا ، وظهر أن اثنين من بينهم كانوا مهتمين بالوصول إلى الهند فقط ، وبدأت أحس أننى أشبه بضابط فى القرن الثامن عشر يحاول تجنيد عدد من الأفراد ، ومعى على كرقيب يحاول المعاونة فى الحصول على هؤلاء المجندين بالتملق وبالملاطفة حتى يقبلوا الانضمام إلى الكتيبة ، وعقدت العديد من الاجتماعات الشاقة مع هؤلاء الأفراد القادمين من الجزر لمحاولة افهامهم حقيقة المشروع ، وكان مفهومهم عن الذهاب إلى بلاد غريبة شيئا جديدا بالنسبة لهم ، واستغرق الأمر بضع ساعات لافهامهم أنهم لن يصبحوا أرقاء ، وعرضت عليهم جزءا من الراتب مقدما لتشجيعهم مع الوعد بأنهم سيتلقون طعامهم ويجدون المسكن ويتعرضون للاشراف الطبى وانهم لن يتكلفوا ثمن تذاكر السفر ، وفى مقابل ذلك سيقومون بتصنيع سفينة أكبر مما شاهدوه من قبل ، وأخذت ألاطفهم وانتظرت ، ثم كررت الملاطفة مرات ، ذلك أنه بدون هؤلاء الأشخاص الحذرين لن نستطيع تصنيع سفينة طبق الأصل للسفن العمانية الأولى ، وكنت أتطلع إليهم وأنا أفكر فى مدى تفاؤلى .

وكان من بين الأفراد كهل لم أعرف ما إذا كان سيتم رحلة الذهاب إلى عمان أم لا ، وشخص آخر كان قد فقد إحدى عينيه ، وثالث يبدو ساذجا على وجهه ابتسامة دائمة تدل على البلاهة ، ووضع كونهكويا حدا للأمر إذ اقترح أن يقوم أخوه عبد الله ، وهو لا يقل عن أخيه مرحا وانتهازا للفرص ، بقيادة الفريق إلى عمان لمساعدتى ،

وقد وعدنى الأفراد إنهم سيعودون إلى جزرهم للاعداد للسفر وتجميع آلاتهم التى يستخدمونها ، والحصول على جوازات السفر وتوديع أسرهم ثم يجتمعون بى فى عمان ، وخوفا من أن يفقد أحدهم الطريق فى مطار بومباى ، فقد رأيت أن يتسلم كل فرد منهم قميصا ذا لون أخضر وبذلك يتعرف كل فرد على زملائه فى الرحلة .

وبقيت عقبة واحدة أخيرة ، فقد حصلت على الأدوات والأشخاص اللازمين ولكن كان على أن أحصل على وسيلة لارسال ٤٠ طنا من الأخشاب إلى صور فقد كان كثير منها غريب الشكل والحجم والزوايا ، وكان من الصعب أن ترسل هذه الأخشاب والأدوات بالطريق المعتاد ، وفى الأوقات السالفة كانت مثل هذه الأخشاب تشحن مباشرة بوساطة السفن العربية ، ولكن هذه التجارة أغلقت أبوابها الآن ، ولم يتبق سوى مركب هندى آلى صغير يقوم أحيانا برحلات بين كلكتا وبلاد العرب ، كان على إذن أن استخدم سفينة خاصة يقوم قبطانها بتوصيل الأخشاب إلى صور وأن يقذف بهذه الأخشاب والآلات على الشاطىء كما كان الحال منذ ألف عام ، وعندما عرضت هذا الرأى على رجال الأخشاب فى شاطىء مالابار ، وبالرغم من أنهم كانوا هم أنفسهم يتمتعون بقدر كبير من الخبث ، فإن عيونهم أبرقت من الرعب .

فلم أفطن إلى أن صناع الأخشاب إنما هم أكثر صدقا بالمقارنة بأصحاب السفن؟ أى أن أى قبطان سفينة حقيقى كان مشغولا فى أعمال التجارة ، وأن صاحب السفينة الذى يقبل مجرد التفكير فى القيام برحلة إلى صور كان واحد من اثنين : أما صاحب سفينة توشك على الغرق

ويتطلع إلى الحصول على التأمين عليها ، وإما أن يكون شخصا مقتنعا تمام الاقتناع أنه سيقوم بخدمة من الدرجة الأولى ، والخدعة التقليدية البارعة ، كما أخبرنى البعض ، هى أن الأخشاب سوف تحمل على السفينة التى تبحر بها عدة أميال بعيدا عن الشاطىء ثم يقذف بها فى الماء وتسحب إلى الشاطىء بواسطة بعض الشركاء فى الجريمة فى مراكب صغيرة وتباع دون أن يتعقبها أحد ، وترحل السفينة حتى تصل إلى وجهتها المقصودة ومعها قصة الكارثة التى تتمثل فى العاصفة الهوجاء التى صادفتها مما هدد السفينة بالغرق ولم يكن هناك مفر من طرح الحمولة لانقاذ السفينة ، وقمت ببعض الاستفسارات ، وكانت هذه القصة أمرا حقيقيا .

كان من المحال الوثوق من قيام أية سفينة هندية بحمل شحنة الأخشاب والأدوات .

وأخذت أبحث هنا وهناك على طول الساحل عدة أسابيع وأخيرا وجدت قبطان إحدى السفن وكانت تبدو عليه علامات الغرور فى وضوح إلى حد أنه كان يجلس وقد وضع ساقا فوق أخرى فى مكتبه فوق مخزن التوابل ، وقد غرق الحمالون فى عرقهم من تأثير عملهم الشاق ، وقد أعلن عن استعداده لتجهيز سفينته وتوصيل الشحنة ، شريطة أن يتناول أجر الشحن كاملا ومقدما ، ولم يكن أمامى سوى المساومة فى الأجر ومشاهدة السفينة ، وكانت تبدو وكأنها ستنهار بمجرد قيامها بتلك الرحلة .

وكان الأمر مجازفة مرعبة ، ولكن أين المفر ، لم يكن هناك سبيل آخر ، وقد وضعت شرطا واحدا فى العقد ، أن يصاحب السفينة أحد

البحارة أختاره أنا وأدفع أجره ، وإذ اتفق على ذلك الشرط ، وبما إننى كنت أضع ثقتى فقط فى رجال مينيكوى فقد اخترت شابا فى مقتبل العمر من الجزيرة التى أتى منها على ، وتم شحن الأخشاب والراتنج وقشور خمسين ألف ثمرة جوز الهند ، وزيت السمك ، وأجولة الجير ، وكل المعدات والأدوات الأخرى ، وجاءتنى فاتورة الحساب ، وكانت تحتوى بكل صراحة على مبلغ الاكرامية التى أعطيت لرئيس عمال الميناء المحلى ... وهكذا أبحرت السفينة فى طريقها إلى صور وعلى متنها الحارس الخاص من مينيكوى .

الفصل الثالث

أصحاب القمصان الخضراء

فى منتصف ديسمبر شاهدت للمرة الثانية الشحنة الثمينة من الأخشاب والمعدات حينما وصلت إلى صور السفينة الهندية ذات اللون الأخضر واصطحبنى إليها إحدى سفن دورية شرطة عمان السلطانية وقفزت إلى سطح السفينة وقد شاهدت الشاب من جزيرة مينيكوى وهو يتوارى فى الخلف وتبدو عليه علامات الرغبة فى محادثتى على انفراد .. وأخبرنى أنه كان على السفينة الابن الثالث لصاحبها ، وبالرغم من أنها كانت رحلته الأولى فإنه كان القبطان ولم يكن هناك قبطان آخر إلى جانب ضابط كان يقود السفينة .

وبدا لى الأمر كأن كل فرد يريد التنصل من أية مسئولية . وذهب شخص لايقاظ ابن صاحب السفينة الذى تسلق سلما وظهر على سطح السفينة محاولا محو آثار النوم من عينيه بكفيه ، وكان فى الخامسة والعشرين من عمره ، ويبدو أنه كان محبا للطعام إذ كان صاحب بطن بارز فوق حزامه ، وأن قميصه الملون يكاد يتفجر من جسمه الممتلىء . وتدل ابتسامته على انحراف صحته وهو يتهادى فوق سطح السفينة متجها نحوى وقد ارتدى حذاء متنافرا منبسط النعل . وأعلن فى صوت أشبه بالنحيب أن الرحلة كانت مرعبة وأنه كان يخشى على حياته ، وأن السفينة كانت على وشك الانهيار وأن تأجير السفينة لا يساوى الوقت الذى انقضى والمشقة التى عاناها ، وأنه يطلب زيادة فى قيمة استئجار السفينة إذ أنها استغرقت وقتا أطول وأنهم لم يتلقوا أية مساعدة من رجال السواحل لتحميل شحن الأخشاب . وقد بدا هذا

الشخص البائس على درجة كبيرة من المراوغة إلى درجة أنه حاول الايحاء إلينا بقبول خدعته ، ثم أعلن وهو يكاد أن ينفجر أنه نظرا لعدم تعاون رجال السواحل فإنه لم يستطع تحميل كل الأخشاب وأنه اضطر لترك بعضها على الشاطىء . هزتنى هذه الأنباء .. وبنظرة إلى سطح السفينة لاحظت أن نصفه فارغ ، فتساءلت لماذا لم يحمل كمية أكبر . فهز كتفيه وقال أنه لا يعرف فهو تاجر وليس بحارا . وكانت عيناه بلونهما البنى المبللتان تطيلان النظر إلى فى تفصح انتظارا لرد الفعل . والآن لقد تبينت ما كان يهدف إليه . فإن جزءا من الشحنة ترك عن قصد على الشاطىء حتى أجد نفسى مضطرا إلى عقد اتفاق جديد معه لاحضار الكمية الأخرى . واستشطت غضبا واستدرت نحو ضابط الشرطة الذى كان يصاحبنى وشرحت له الموقف . وأعلنت له أنه يحاول خداعنا .

أجاب الضابط بشكل حاد «الأمر سهل جدا ، إننا سنضع السفينة تحت الحراسة وأخبره أنه لن يستطيع التحرك بدون إذن ويمكنك أن تحتفظ بجوازات السفر الخاصة بالبحارة وأن تخطرنى عندما تجد الوقت سانحا لسفرهم» .

وهكذا مكثت السفينة فى المرفق ثلاثة أسابيع فى حالة سكون . وقد جاءنى الشاب من مينيكوى الذى كان يراقب السفينة وأخبرنى بالقصة والدموع تنهمر من عينيه . قال إنه لم تجرى محاولة تحميل كل الأخشاب على السفينة وأن البحارة حرصوا على وضع الأخشاب على السفينة بطريقة نسمح بوجود فراغات متسعة ورفض بعد ذلك تحميل كل القطع الخشبية وحاول الشاب الاعتراض ولكنه فشل فى تغيير ما عقدوا عليه العزم . وفى طريقهم إلى صور هدده البحارة بالقتل إذا ما صرح بالحقيقة . وحدث فى إحدى الليالى أن سقطت بعض القطع

الخشبية عليه فى أثناء نومه وأصيب ببعض الرضوض . وطلب منى فى رجاء ألا أعيده مرة أخرى على نفس السفينة ، فقد كان على ثقة أنه فى طريق عودته إلى الهند سيلقى فى البحر انتقاما منه على المعلومات التى أفشاها لى .

لذلك فقد أعدت شاب مينيكوى إلى بلده بالطائرة . وقد انتقمت له بحجز السفينة فى المرساة حتى بعد افراغ شحنتها من الأخشاب . وحدث أن انتهزت السفينة فرصة هبوب رياح خطرة وأقلعت مبتعدة عن الشاطىء ، ولكن إحدى الطائرات المروحية التابعة لسلاح الجو السلطانى استطاعت العثور عليها مختبئة فى فجوة فأخذت تحوم حولها فاضطرت السفينة إلى العودة إلى صور . ثم أعيدت جوازات السفر بعد فترة إلى البحارة وبدأت السفينة رحلة العودة إلى الهند .

وقبيل رأس السنة وصل صناع السفن وصناع الحبال بالطائرة . وقد ظهروا بمظهر أنيق بقمصانهم الخضراء التى صرفتها لهم فى الهند . وكانت مهمتهم الأولى تنظيم البيت الذى استأجرته وزارة التراث القومى والثقافة لى والذى سيكون مقرا لنا طوال الشهور الثمانى القادمة .

وكان منزلا كبيرا شيدته منذ مائتى عام أسرة أحد تجار صور حول دهليز علي النمط العمانى التقليدى . وكان هذا الدهليز مفروشا بالمرجان المجروش ينسحق بصوت مفرح عندما تطأه أقدام أى شخص . وعلى امتداد الدهليز عدد من الأبواب تقود إلى العديد من الحجرات تقع فى حماية سور خارجى . وهنا كانت توجد أنواع عديدة من الحجرات ذات أشكال وأحجام مختلفة ، بعضها متسع يصلح للنوم وأخرى صغيرة تصلح لأن تكون مطبخا أو مخزنا لحفظ الأطعمة . وكانت هناك حجرة تصلح لأن تكون حماما . كذلك كانت بعض الحجرات

صالحة لاستخدامها كمخازن . على أية حال ، فكلما كنت فى حاجة إلى حجرة لغرض خاص كان الطلب جاهزا . كان بيتا نموذجيا وكأنه كان معدا للغرض الذى كنا نسعى لتحقيقه ، أى منزل يصلح لاقامة فريق يستعد لصناعة سفينة . وكان هناك مقر خاص لرئيس العمال ورئيس النجارين ، بالاضافة إلى حجرة متسعة باردة ذات سقف منخفض تصلح لتخزين قشور الخمسين ألف ثمرة جوز الهند . كذلك كانت هناك حجرة حصينة لحفظ الأشياء ذات القيمة بالاضافة إلى ركن يصلح لوضع فرن الحداد لصناعة بعض الأدوات التى تستخدم فى بناء السفينة .

ويقود سلم منعزل إلى مجموعة علوية من الحجرات تنتظم فى صفين على امتداد الدهليز . وقد خصصت هذا المكان لاقامتى حيث كان يعيش أصحاب المنزل الأصليون . وكان ملحقا بكل حجرة أخرى صغيرة تصلح حماما خاصا أو مطبخا مناسبا . وكان الجو فى الحجرات العلوية أميل إلى البرودة مهما بلغت درجة الحرارة فى الخارج ، وذلك من تأثير الحوائط التى يبلغ سمكها ثلاثة أقدام . كذلك كانت نسمات باردة تمر من خلال مصاريع النوافذ الخشبية . وكانت النوافذ تطل على بحيرة تظهر على سطحها رؤوس السلاحف تستدفء فى المياه الدفيئة . وكانت الرمال الناعمة تنحدر تدريجيا نحو هضبة صغيرة لاتزال تحتفظ ببقايا قلعة حربية قديمة متهدمة ، كنت أشاهد خلفها سلسلة من الجبال التى تفصل صور عن المناطق الصحراوية وفى معظم الأمسيات كانت هذه الجبال البعيدة تظهر كأفق أرجوانى بينما كانت الشمس تنحدر فى مسيرتها إلى الغروب .

باختصار ، كان المنزل فخما ، وكان من دواعى السرور أن نعيد إليه رونقة الماضى مرة أخرى كما كان عليه الحال من قبل كمقر حى

مزدهر . وقد عمل ذوو القمصان الخضراء بجد لمدة عشرة أيام لاصلاح حال المنزل الذى كان عند وصولهم فى حالة يرثى لها ، وبعد أن أصبح المنزل نظيفاً أحضرنا من الشاطىء ملء خمس عربات نقل من الحصى نثرت فى الفناء . وأحضرت وزارة التراث القومى والثقافة بواسطة ذرامس ننسى ٣٦ سريرا ، وتحول عدد من الحجرات إلى غرف للنوم . ووضع فى الدور العلوى بعض السجاد والوسائد بشكل تقليدى ، وكان الأمر يدعو إلى الانتقاد إذا لم نفعل ذلك . وقد دهنت الجدران من الداخل والخارج بثلاثة أرباع طن من الدهان الأبيض ، وأمكن تزييت الباب الرئيسى الضخم .

وهكذا تحول المنزل العتيق بعد الانتهاء من عمليات التجميل واستعاد رونقه القديم ، وأقمنا حفلا بتلك المناسبة ، وتحت السماء الزرقاء ، وفى برودة المساء ، كان الرجال يتحركون كالفراشات يوزعون المصابيح على طول جدران الفناء ، بينما أخذ اثنان من الطهاة الهنود يعدان الكارى الهندى . ولم يكن يسمع سوى صوت النقاش بين الرجال وصوت حفيف أقدامهم فوق الحصى المتناثرة . وكان منظرهم يبعث على البهجة والسرور . كان للمنزل مزية أخرى ، إذ أنه يقع على المسافة ذاتها من البقعة التى كنت قد اقترحتها لبناء السفينة ، أى أنه كان على مقربة كافية كى يتحرك العمال ويؤدى كل منهم العمل المنوط به ، ولكن فى الوقت ذاته يكون بعيدا عن غرف النوم ، حتى لا ينسحبوا خفية للنوم خلال فترة النهار ، ذلك أننى كنت أرقب فى حذر كمية مايتم عمله . وكان المكان الذى وقع عليه الاختيار رابية قليلة الارتفاع بالقرب من الشاطىء . وكانت إحدى ثلاثة أماكن يمكن استخدامها للبناء . وكنت قد شاهدتها على طول الشاطىء ، ولم يكن أمرا مثيرا للدهشة عندما علمت أن هذه الأماكن الثلاثة كانت هى مقار بناء السفن فى صور فى عهدها السابق . والمأخذ الوحيد على

المكان الذى وقع عليه الاختيار أنه كان يفيض بالماء فى فترة المد . ولم يكن الأمر فى الماضى مثارا للازعاج ، إذ كان العمال يتوقفون عن العمل حتى ينحسر المد ثم يستأنفون عملهم . ولكن الأمر كان مختلفا بالنسبة لى إذ أننى لم أكن مستعدا لتحمل فقدان عمل يوم واحد . كنت أسابق الزمن لاعداد السفينة قبل العيد الوطنى العاشر للسلطنة فى منتصف شهر نوفمبر . ورأيت – حتى لا يتوقف العمل – أن نبنى رصيفا من الحصى يرتفع حوالى متر واحدا حتى نستطيع تفادى مياه المد .

وكان بناء ذلك الرصيف مثالا للسرعة والكفاءة اللتين يمكن بهما تنظيم العمل فى عمان عند الحاجة . ففى اليوم الأول ذهبت إلى مسقط للحصول على إذن ببناء الرصيف من الوزارة المختصة ، وصدر الاذن بعد أربع وعشرون ساعة فقط . وتفاهمت مع مؤسسة كبرى للبناء كنت أشاهد عرباتها وهى تعمل فى الصحراء المجاورة لصور . فهل يستطيعون مساعدتى ؟ نعم ، إنهم يستطيعون .

وقام مديرهم المقيم بوضع تخطيط كان من نتائجة ضرورة الحصول على ٣٠٠ طن من الحصى لعمل الرصيف وكان كل مايحتاج إليه أن أحدد له المكان . وأخبرنى أنه فى خلال ثلاثة أيام سينتهى عماله من إنجاز ماأطلبه ، وعدت إلى صور . وكان بالمنطقة المحددة كوخ متهدم يقتن به اثنان من العمال ، وطلبت منهما العمل على نقل الكوخ إلى منطقة أخرى قريبة حتى نستطيع تشييد الرصيف ، فوعدانى باجابة طلبى وليس فى الأمر أى مشكلة ، وإنهما سيقومان بنقل الكوخ بأيديهما فى اليوم التالى . وكررت عليهما ضرورة القيام بذلك حيث أن سيارات النقل ستصل فى خلال ثلاثة أيام فأكدا ماوعدا به من قبل .

ولكن مر اليوم الأول واليوم الثانى ولم يتحرك الكوخ بوصة واحدة ، ولم يكن هناك أى بادرة تدل على النقل . وعدت أحذر أحد العاملين حيث أن الوقت يمر سراعا فأجاب مؤكدا « ليست هناك مشكلة ، ليست هناك مشكلة » .

وفى اليوم الثالث وجدت العاملين جالسين عند الكوخ يستمتعان بدفء الشمس وهما يدخنان ويتناقشان . فأخبرتهما بأن سيارات نقل الحصى فى طريقها هذا الصباح إلى الموقع وأن الكوخ يقع فى منتصف المكان المطلوب ولكنهما هزا كتفيهما فى ابتهاج . ويبدو أنهما كانا يعتقدان أنه من المحال القيام بأى عمل بمثل هذه السرعة . وذهبت لتناول طعام الافطار فى المنزل ، وعدت بعد ساعة واحدة لأجد العاملين يترنحان . كانت إحدى سيارات النقل الضخمة تقذف على الأرض بحوالى ١٥ طنا من الحصى الذى غطى غبارها الكوخ وجعله يهتز وكأنه يتداعى ، وقد ارتدى السائق ملابس بدا فيها أشبه برجل الفضاء . وأصاب الذعر العاملين وأخذا يصرخان طالبين ايقاف السيارة فإن الكوخ كان فى سبيله إلى الاختفاء ، وأعلنا أنهما سينقلانه فورا بمساعدة رافعة . ولكننى أخبرتهما أنه لاتوجد روافع ، وقد شاهدت سيارات أخرى فى طريقها نحونا ، وقد أثارت الغبار حولها من شدة سرعتها ، وهى تحمل أطنان من الحصى . فأخبرت العاملين بضرورة الإسراع فى نقل الكوخ فأجابا بالإيجاب .

وأوعزت إلى العشرين عاملا من ذوى القمصان الخضراء بإشارة وكانوا يشاهدون مايجرى وعلى وجوههم تكشيرة عريضة ، وفى حركة مرحة أسرعوا إلى داخل الكوخ . ومثل النمل الذى يحاول انقاذ بيضه ظهر العمال واحدا وراء الآخر فى سرعة يحمل كل منهم بعض الأدوات بعيدا عن مواطن الخطر . وبعد رحلة ثانية كان الكوخ قد

أفرغ من محتوياته . وسرعان ما عاد العمال ومعهم مطارق ضخمة ، وفى لحظات رفعوا السقف ونقلوه ، ثم أخذوا ينقلون الحوائط وكأنها أوراق اللعب ، وانتزعوا أعمدة الزوايا الأربعة وفى خلال عشرين دقيقة اختفى الكوخ .

وأخذت سيارات نقل الحصى تروح وتجىء وهى تفرغ شحناتها فى المكان المحدد وتصدر عنها ضوضاء صاخبة . وأخذ «تراكتور» ينثر الحصى ويدمجها وازدحم المكان بالأصوات العالية والغبار والهرج والمرج . وبع أربع ساعات انتهى التراكتور من نثر الحصى وتسويتها واستدار لنقل الجزء الرئيسى من أخشاب السفينة إلى الرصيف الجديد ، وعاد أدراجه بعد أن انتهى من مهمته .

واسترد العاملان أنفاسهما وأحسا بالسرور إذ استطاع ذوو القمصان الخضراء تثبيت الكوخ على بعد ٣٠٠ ياردة من المكان الأول وعلى ارتفاع يبعد عنه خطر المد ، كل ذلك فى فترة ثمانى ساعات فقط . وقد انتهى العمل فى الرصيف فى مطلع عام ١٩٨٠ وكان ذلك أفضل هدية تمنيتها .

وعندما استطعنا نقل العارضة الخشبية الرئيسية البالغ طولها ٥٢ قدما ووضعناها على كتل خشبية مثبتة فى الأرض ، طلب رئيس عمال صناعة السفن العمانى ذبح عنزة احتفالا بالمناسبة وأن ذلك سيجلب الحظ الحسن للسفينة الجديدة .

وفى صباح اليوم التالى اشتريت عنزة من البدو المجاورين ، وذبحت ولطخت العارضة الرئيسية بدمائها ، وقدم لحمها فى الاحتفال لصناع السفينة .

وجمعت صناع السفينة وأخذنا نتناقش حول التخطيط الذى كان المصمم قد وضعه لبناء السفينة . ومن الطبيعى أن هؤلاء الأشخاص لم يستخدموا الرسوم من قبل فى صناعة سفينة ولكنهم كانوا يعتمدون فى عملهم على خبرتهم ونظرهم .

وبينما نحن نتناقش ونتحاور حول التصميمات الفنية اكتشفت أن أحد العمال من ذوى القمصان الخضراء لم يفهم الرسوم فحسب بل كان على مقدرة من ترجمتها إلى الحاجات الضرورية لصناعة سفينة ترتبط أجزاؤها بالحبال ، وكان هذا كسبا ضخما ، وكان الرجل من جزيرة مينيكوى الأمر الذى لم يبعث على الدهشة كثيرا ، كان اسمه محمد اسماعيل ، وكان وجوده فى صور مجرد صدفة بحتة . إذ كان على مانكفان قد أوصى بأن يكون اسماعيل ، والد محمد ، رئيسا للعمال ذلك أن الأسرة كانت ذات شهرة كبيرة فى مينيكوى كصناع للسفن . وعندما حضر اسماعيل ومعه ابنه محمد ، تبين أن الابن هو الذى ورث موهبة العائلة ، فقد ولد لكى يصبح صانع سفن . وكان فى الثلاثينات من عمره ، ولكنه كان واثقا من آرائه متبصرا فى أحكامه إلى حد أن بقية ذوى القمصان الخضراء أخذوا ينظرون إليه باعتباره قائدهم الطبيعى . وعلى سبيل المثال فإن محمدا لاحظ إنحناءة طفيفة جدا فى العارضة الرئيسية ، إنحناءة كانت تخفى على الجميع حتى إننى لم ألاحظها . ولكن محمد كان قد بلغ حد التمكن ، فطلب من أربعة من عمال القمصان الخضراء حفر حفرة كبيرة تحت الجزء المنحنى ووضع كتلة صخرية مستديرة فى الحفرة ولف حبلا قويا حول العارضة وأخذ يشد الحبل بقوة بقطعة حديدية حتى استقامت العارضة ، وهنا فقط شعر بالراحة . كذلك تقبل حديد براعة محمد من أول مناقشة فنية ، فقد تباحثا حول كيفية ربط بعض الأجزاء بالعارضة ، وكان محمد يشرح وجهة نظره ببعض الرسوم على الرمال . وحفر النجارون ذوو

القمصان الخضراء تجويفا مفصليا معقدا وثبتوا عامودا طوله ٣٦ قدم ، وهنا تواردت إلى خاطرى أول بادرة تؤكد براعة محمد فى مهنته . فقد اكتشفت ضياع الكتلة الخشبية التى تصلح لعمل الجزء الخلفى من السفينة إذ كانت من بين الأجزاء التى تركها بحارة السفينة الهندية عمدا فى الهند . ولكن محمد اسماعيل لم ينزعج إذ أخذ يتفحص الكتل الخشبية ويقيس بعدها وأخبرنى أن باستطاعته عمل الجزء الناقص بايصال قطعتين من الخشب . أما عن القطع الخشبية الأخرى الناقصة فإنه استعاض عنها بألواح خشبية ثقيلة وعوارض ودعامات تتناسب مع المقاييس المطلوبة بينما استطاع درامسيى تنظيم الحصول على الأخشاب الأخرى من الهند عن طريق بعض أصدقائه فى بومباى ودبى .

وفى خلال الأيام القليلة التالية أصبحت أقدر كم هو مرهق وشاق ودقيق القيام بعمل جسم السفينة . إذ من المفروض أن تصنع السفينة على هيئة قشرة البيضة ، أى بوضع الألواح الخشبية فى أماكنها وعمل الانحناءات المعقدة اللازمة لبدن السفينة قبل أن نتمكن من وضع الدعامات الداخلية . وكان السبب فى ذلك العمل الذى يبدو متخذا طريقا ملتويا ، يعود إلى أمر بسيط هو أننا لا يمكننا ربط الألواح بعضها البعض بالحبال فى حالة وجود دعامات أو عوارض بالداخل . وكانت مهمة تجميع الألواح قبل الدعامات أمرا شاقا جدا ، إذ كان علينا أن نشكل الألواح بالأشكال المطلوبة قبل تثبيتها . وهكذا كان التواء الألواح الخشبية وتجهيز انحناءاتها تتم قبل وضعها فى مكانها المناسب . وكان هذا النوع من العمل معروفا فى أوربا منذ ثلاثة قرون ، ولكنه ترك الآن لصعوبته ودقته وحاجته إلى وقت طويل . والآن نحن بسبيلنا إلى صناعة سفينة تجارية كبيرة على هذا النمط .

وظهرت الصعوبة منذ محاولة تثبيت اللوح الأول وكان طوله ١٢ قدما وهو الجزء المركزى من صفيفة ألواح طولية فى السفينة مجاور

للجزء الخلفى منها . وكان سمك هذا اللوح الخشبى ثلاث بوصات ، واستغرق ثنيه ونحته أربعة أيام حتى حصلنا على الانحناء المطلوب . ثم كان علينا أن نصقل حواف الدعامة الرئيسية ذاتها ملليمترا بعد آخر حتى تصبح ملائمة ، وحفرنا بالأزميل صفا من الثقوب للحبال وثبتنا اللوح مؤقتا على جسم السفينة بأوتاد خشبية . وهنا عبر محمد عن ارتياحه لما تم من عمل . وأصبح اللوح الأول معدا لتثبيته بوساطة الحبال . وكما جرت العادة عند وضع حجر الأساس فإن محمدا سجل بقلمه على اللوح الأول الساعة واليوم والشهر والسنة التى بدأ فيها العمل لبناء السفينة ، وكان ذلك فى تمام الساعة الثالثة من بعد ظهر يوم ٤ فبراير عام ١٩٨٠ .

وبدا منظر جديد غريب على طول الأرض الرملية التى تصل إلى المنزل ، إذ كان اثنا عشر عاملا من عمال الحبال يسيرون صفا واحدا – يحملون على أكتافهم ما يبدو وكأنه أصلة (ثعبان كبير جدا) وكان فى الواقع حبلا طوله ٥٢ قدما مصنوعا من قشر ثمرة جوز الهند وقد التف حوله حبل رفيع حتى يصلح لعمل الحشو بين الألواح الخشبية . ووضع العمال هذا الحبل بزاوية بين الدعامة الرئيسية واللوح الأول من داخل هيكل السفينة ، ثم بسطوا بعض الحبال الأخرى السميكة على طول الحبال الأولى حتى تمت تغطيتها تماما ، وكانت العملية دقيقة جدا ، وكانت كمية الحبال هى المطلوبة تماما .

وعندما أصبح كونهيكويا مستعدا للعمل ، فإنه قسم رجاله إلى أزواج ، أحد الرجال يعمل من الخارج ويقابله شخص آخر من داخل بدن السفينة . وكل من الرجلين يلتقط الحبل من خلال الثقب ويرده بدوره إلى زميله من خلال الثقب التالى وبذلك يلتف على الحبل الرئيسى . ويستخدم كل من الرجلين يديه وقدميه فى سبيل استكمال

ذلك العمل الشاق . وعمد العمال إلى شد الحبال بقوة حتى حشر الحبل الرئيسى بين القطع الخشبية ولم يعد هناك مجال بعد ذلك لأى ضغط . وعمد العمال إلى اغلاق الثقوب بأوتاد خشبية صغيرة خفيفة . وهكذا استمر العمل على هذا المنوال ، وأخذ فريق العمل يعمل جيئة وذهابا ، وتكرر العمل ثلاث مرات فى كل لوح حتى انتهى آخر رباط بين اللوح والعماد الرئيسى والحبل ، ثم أغلقت الثقوب بألياف من قشر جوز الهند . واستغرقت تلك العملية جزءا كبيرا من اليوم . ولكن عند الانتهاء منها كان الحبل الرئيسى قد أصبح قويا وثبت اللوح الأول تماما فى مكانه . وتجمع صناع السفن من صور ، وبعد فحص ماتم عمله أبدوا ارتياحهم وتمتموا باعجاب « تمام – مضبوط » .

كان صناع الحبال مجموعة غريبة ، فقد عمدوا إلى عزل أنفسهم عن بقية العمال ذوى القمصان الخضراء ، ولعل ذلك كان راجعا إلى خجلهم أو لعل السبب هو أنهم جاءوا من جزيرة منعزلة وفضلوا الارتباط ببعضهم البعض . ويشتهر هؤلاء الأهالى فى الهند بالكسل ، وكان ذلك واضحا من طريقة تحركهم الشديد التأنى . ولكن كان ذلك النقص الظاهرى فى السرعة أمرا خادعا ، فقد لاحظت أنهم كانوا يقيسون عملهم طبقا لما يقوم به النجارون ، إذ عندما ينتهى هؤلاء من العمل فى أحد الألواح الخشبية فإن صناع السفن يتناولونه بدورهم مستخدمين الحبال المناسبة والطول الصحيح والأوتاد ، ويثبتون آخر سدادة فى اللوح فى نفس اللحظة التى ينتهى فيها النجارون من إعداد لوح آخر للعمل . وكان عبد الله كويا شقيق كونهكويا – ويبدو أنهما كانا توأمين – هو القوة المحركة وراء صانعى الحبال . وكان شخصا نشطا ولكنه دائم التذمر والشكوى ، وكان يستحث العمال الآخرين دائما بصوت أشبه بصوت المنشار الأزاز يسمع على طول فناء المنزل

الكبير . وكان أكثر من نصف صانعى الحبال قد وصلوا إلى سن الخمسين أو الستين من أعمارهم ، وكان ذلك يعد سنا طاعنا بالقياس إلى متوسط أعمارهم فى الجزيرة والذى لم يزد عن الخمسين . ولاشك فى أن صور كانت تبدو بالنسبة لهم مدينة غريبة بما استحدث فيها من مظاهر التمدن الحديث كالسيارات وأجهزة التليفزيون . وقد اتضح لى أنه حتى أصغر الأفراد من أجاتى لم تكن لديه أية فكرة عن التليفون وكيفية عمله . وعندما توقف التليفون عن العمل طلبت من الرجل ، وكان هو أفضل من يتسلق أشجار جوز الهند ، فأشار إلى أحد رجال أجاتى من الشباب . ومشينا على الرمال ونحن نتتبع أعمدة التليفون إلى أن صادفنا الجزء المعطوب وكان سلكا مقطوعا ، ولم يكن الأجاتى قد قام من قبل بتثبيت سلكين سويا ، فشرحت له الطريقة . وسرعان ماتسلق العمود مستعينا بحبل من ألياف جوز الهند وكأنه كان يمشى فى أحد الشوارع . ومكث على قمة العمود وكان من الواضح أنه لا يشعر بأى تعب إلى أن أصلح السلك .

قلت لعلى « إن هذا شىء مثير للإعجاب » .

ولكن على تنفس بعمق وأجاب فى ازدراء « إنه لم يكن فى حاجة إلى الحبل حول قدميه ، إنه عديم الخبرة . فإن أى فرد من الجزيرة يستطيع عمل ذلك » .

ولم يكن عمل النجارة فى السفينة بأقل روعة ولفتا للنظر عن أعمال تثبيت الحبال . وكان صناع السفن تحت قيادة حديد صانع السفن العمانى مسئولين عن تجهيز الأطر الخاصة بالسفينة ، وقد تجمعوا تحت مظلة من قماش أشرعة المراكب يحفرون ويشذبون الكتل الخشبية التى يصل سمكها إلى ست بوصات لصناعة الأطر . وكان عملهم يقوم على أساس النظر بالعين وهم فى حالة دائمة من البهجة .

وكان الأمر على عكس ذلك تماما لدى ذوى القمصان الخضراء . ففى داخل سقيفة من النخيل كنا قد شيدناها لتلقى ظلا على بدن السفينة ، كان النجارون يعملون بشكل أقرب إلى الجنون حيث كان يستحيل أن يتم ذلك تحت وهج الشمس الحارقة وكانت أدواتهم لاتزيد عن المطرقة والأزميل . وسواء كانوا يقطعون كتلة خشبية سمك بوصة للحصول على الطول المطلوب . أو كانوا يجهزون قطعا صغيرة رقيقة من الخشب المفصل رقيق ، فإن تسعين بالمائة من عملهم يتم بالمطرقة والأزميل ، وقلما كانوا يستخدمون المنشار أو المسحاج . وكان الأزميل هو أداتهم الرئيسية وبه كانوا يصنعون عجبا ، فيستخدمونه فى نحت الأخشاب وعمل التقوسات وتجهيز السارية بطول ستين قدما وكأنها خارجة من مخرطة جبارة . كانوا صناعا مهرة ، حرفتهم الرئيسية فى الهند هى أعمال النجارة . وكان آباؤهم وأجداد أجدادهم إلى أجيال غير محدودة نجارين . ولم يكن هناك ضرورة للتعرف على مجال العمل أمام الأطفال ، فليس هناك سوى حرفة النجارة . وكان الفرد يزاول العمل بمجرد استطاعته التحكم فى المطرقة ذات الرأس الخشبى ، والآن بعد أن شبوا أصبحوا أشبه مايكون بالآلات السريعة الحركة ، وكان الأمر أشبه ما يكون بضغط محمد على مفتاح العمل ، إذ بمجرد إشارة منه يبدأون المهمة فورا ، ويتركهم هكذا إلى أن يعلن لهم انتهاء العمل . ولم يكن هناك أى عمل يبعث لديهم على الملل مهما كان مكررا ، أو أن يبعث لديهم على الضيق مهما كان شاقا . وهم قلما كانوا ينظرون إلى العمل بين أيديهم أو أن يتابعوا حركات الأزميل بين أصابعهم قبل أن يحفر فى الأخشاب كانوا يتناقشون وهم ينظرون إلى بعضهم البعض أو يراقبون السقيفة بينما المطارق تعلو وتهبط بدقة بارعة ، بينما كنت أراقبهم متوقعا حدوث ضربات غير صحيحة تحطم أصبعا ... ولكن لم يحدث .

وكان الاتقان المتوقع من النجارين شيئا غير عادى ، ذلك أن هيكل السفينة كان مثبتا بعضه بالبعض الآخر ولم يكن هناك ما يدعو لسد الشقوق ، بل لم يكن بالامكان وضع مواد لسداد هذه الشقوق بين الألواح قبل أن تغمر السفينة فى الماء كما هو الحال عند صناعة أى سفينة خشبية كبيرة . وكانت ضربات المطارق لوضع السدادات تعمل أيضا على تمديد خيوط التثبيت وتوسيع مابين الألواح ، لذا كان من الضرورى الانتهاء من صناعة العماد الأساسى للسفينة بشكل تام قبل أن تنزل إلى الماء . وكان هذا يعنى وضع الألواح حافة بجانب حافة دون أدنى شق بسمك الشعرة وفى طول قد يصل إلى ثمانين قدما . وكان إنجازا رأى بعض الأوربيين الذين كانوا يزورون منطقة العمل أنه أمر مستحيل وأنه كان يتكلف الكثير فى أى مرفأ لصناعة السفن فى أوربا إلى جانب ما يتطلبه من حرص دقيق لإنهائه .

ولكى نحصل على الدقة اللازمة ، كان كل لوح يمر بثلاث تجارب قبل تثبيته نهائيا فى مكانه المناسب . وقبل التثبيت كان النجار يكسو أحد حواف اللوح الخشبى بمسحوق ازرق اللون ثم يضم حافتى اللوحين إلى بعضهما ثم يفصلهما ليكتشف الأجزاء التى أخذت اللون الأزرق من الحافة الأخرى ، وهكذا يتعرف على أى خلل مهما صغر . ولم يكن محمد ليسمح بإتمام العمل إلا فى حالة واحدة : أن وجهى اللوحين مطابقان تماما أحدهما للآخر ، وهنا يضع قدرا من مادة نباتية لاصقة على كل وجه من اللوحين الخشبيين ومعها قطعة من نسيج قطنى رقيق يساعد على عملية تثبيت الألواح بالحبال . ولكى يتعرف على نجاح العملية فإنه يجذب قطعة النسيج فإذا انجذبت كرر العملية مرة أخرى من البداية . وقد أبدى أحد المهندسين الزائرين اعجابه لمثل هذه الدقة المتناهية .

وكان الجزاء الناتج عن هذه الدقة أننا قضينا ساعات طوالا فى بناء السفينة ، ذلك أن بناء سفينة بتثبيتها بالحبال يستغرق ضعف أو ثلاث أمثال الوقت الذى يستغرقه بناء سفينة باستخدام المسامير . وكان صناع السفن من بارامى فى الهند قد قدروا الفترة اللازمة لبناء هذه السفينة بثمانى عشرة شهرا . بل إن النقاد فى صور ، وقد شاهدوا سير العمل وصل تقديرهم إلى فترة تتراوح بين سنتين إلى ثلاث سنوات حتى تلمس السفينة سطح الماء . ولكن لم يضع أى من أولئك أو هؤلاء فى تقديره ما يبذله ذوو القمصان الخضراء من جهد شاق . لقد تعاملوا مع المهمة وكأنهم فى سباق ماراثون يعدون بأقصى سرعتهم على طول السباق . فكانوا يبدأون عملهم فى السادسة صباحا بنشاط وهمة وحماس لا يفتر وبعد اثنى عشر ساعة من العمل عندما تقترب ساعة انتهاء فترة العمل اليومى . وكانوا أحيانا ، وبدون أن يطلب أحد منهم شيئا ، يستمرون فى عملهم حتى التاسعة مساء للانتهاء من مهمة معينة . ولم يعتادوا على الانسحاب واحد وراء الآخر فى المساء . وإذا كان أحدهم لم ينته بعد من عمله يجد بجانبه زملاءه يساعدونه ليعودوا أدراجهم ليلا كمجموعة . وكانت قمصان النجارين تتصبب عرقا تحت حرارة الشمس الشديدة ، إذ لا ينقضى نصف ساعة منذ بدء العمل حتى يبدو معظمهم وكأنهم فى مسبح من كثرة العرق . وقد صممت على أن يتناولوا حبوبا ملحية ، وبالرغم من ذلك فإن واحدا أو اثنين قد أغمى عليهما من الارهاق . إنهم كانوا يعملون بهمة حقا حتى يسقطون إعياء .

ولكن وجه الغرابة أنهم ازدادوا وزنا . وكانوا كالآلات التى تحتاج إلى وقود فكانوا يتناولون كميات ضخمة من الأطعمة . ففى الصباح إفطارين ثم غذاء وعشاء هائلين . وكان كل فرد يلتهم صحفتين كبيرتين

من الأرز يوميا . ولولا تلك الكميات الهائلة من الطعام فإن معدل سرعة عملهم يهبط ، فقد كانوا يعملون عشر ساعات يوميا فى المتوسط وستة أيام فى الأسبوع .

وبالرغم من المجهود الشاق الذى يبذلونه كان الجو داخل السفينة باعثا على البهجة والانتعاش . ويتنقل النجارون من مهمة إلى أخرى وهم يضحكون ويتبادلون النكات ، وكانت تلك الروح تنتقل منهم إلى الآخرين وقد علت أصواتهم دالة على حماسهم الشديد ، بينما خبطات صناع الحبال بالمطارق كانت تسمع على بعد ميل . وكانت الأصوات سريعة وعلى نمط واحد أشبه بما كنت أسمعه فى مرفأ بيبور حيث كانت أيدى ٣٠٠ أو ٤٠٠ عامل تصنع أكثر من عشرين سفينة خشبية ، والآن فإن الصوت فى صور كان أقوى وأكثر سرعة وأشد صخبا بينما القائمين بالعمل ثلاثون فردا يصنعون سفينة واحدة .

وسرعان ماأصبح لكل فرد من النجارين صفة محددة ولقبا ، إذ أن أسماءهم الأصلية كانت صعبة جدا وتتكون من مقاطع بلغة مالا يالام وهى لغة محرفة من ساحل مالابار . فكان هناك «القدم الكبيرة» أضخم النجارين ، وهو شخص ضخم الجسم ، قوى البنية من صناع السفن فى بيبور ، وقد تزامل مع أصغر النجارين حجما والذى أطلق عليه الصغير اليافع : وكان صاحب جسم ضئيل مع أضخم عمامة وأعرض ابتسامة ، وكان ميالا إلى القفز مرحا على الألواح ويرقص باعثا البهجة بين أقرانه . ثم كان هناك النجار الرزين الهادىء ويشبه أهل يوركشير . والذى كان ينظر بإمعان إلى عمله قبل أن يبدأ . وقلما كان يتحدث ، ولا يترك أدواته من بين يديه إلا عند الانتهاء التام من عمله . بل إن أصغر النجارين سنا والذى حضر باعتباره صبيا ، أصبح صانعا ماهرا عندما تم بناء السفينة .

كان اليوم العادى يبدأ فى الساعة الخامسة صباحا عند بزوغ أول وميض من الضوء ويعلو صوت المؤذن لأداء صلاة الفجر فى المسجد الصغير المجاور للمنزل . وفى حجرتى كنت أسمع أصوات الديكة وأصوات الماعز الباحثة عن الطعام تحت النوافذ . وقد اعتادت الماعز على التهام الفضلات وبذلك كانت المنطقة نظيفة . ثم يعلو صوت المواقد لكي يعد الطهاة طعام الافطار الأول . وبينما كنت أغتسل كنت أسمع صوت قارب سنبوك بخارى فى طريقه للصيد . وكان الافطار يتكون من صحيفة من الأرز والعدس . وفى تمام الساعة السادسة كنت أخرج إلى الشرفة وأطلق صفارتى كى يتجمع الفريق . وكان أصحاب القمصان الخضراء يحبون ذلك فينطلقون من غرف نومهم وهم يرتدون قمصان العمل الخضراء ويجمعون أدواتهم اليديوية وينادون زملاءهم المتلكئين . ولكى يتلاءم محمد مع مرتبته باعتباره رئيسا للعمال كان يتأخر عنهم دقيقة واحدة ويسير بخطى وتيدة لمقابلتى عند أسفل الدرج لمناقشتى فى برنامج العمل اليومى . وكنت أتساءل عما إذا كان أحد مريضا بالرغم من أن ذخيرتى الطبية لم تزد عن الأسبرين والملينات ، وأى أمر أكثر من ذلك كان يحتاج إلى رحلة لصيدلية المدينة .

ويقوم محمد بشرح عمل اليوم ثم يختار العمال اللازمين . ويبدأ ذوو القمصان الخضراء مسيرتهم . ويستمرون فى عملهم حتى الساعة التاسعة والنصف صباحا إلى أن يظهر الطاهيان حاملين قدوراً على رأسيهما ، وقد امتلأت بالفطائر البنية اللون ، ويتناول كل عامل ثلاثا أو أربعا منها ومعها بعض الأرز أو البقول . ويستغرق هذا الافطار الثانى نصف ساعة . ويعود العمال إلى عملهم حتى موعد الغذاء الذى يتناولونه فى المنزل تتبعه إغفاءة لتجنب أشد الأوقات حرارة فى اليوم . ويستيقظ النائمون فى الساعة الثانية على قرع شديد على طبل .

ويواصلون العمل فى الموقع حتى الساعة الخامسة وهى الميعاد الرسمي للانتهاء ، ولكنهم كانوا فى كثير من الأحيان يفضلون الاستمرار فى العمل حتى الساعة السادسة أو السابعة ثم يقفلوا عائدين إلى المنزل وقد أنهكهم التعب . وبعد أن يغتسلوا يجلسون القرفصاء على الحصير الممتد فى الفناء حيث يتناولون كمية ضخمة من الكارى . وفى تمام الثامنة والنصف يستغرقون فى النوم العميق .

أما فى أيام الجمعة فكانوا يغسلون ملابسهم ويسطرون خطابات لذويهم أو يمارسون عملية الصيد فى بعض الأماكن الضحلة ، ولم تكن لديهم رغبة فى الاستمتاع كثيرا إذ أنهم حضروا إلى عمان بقصد التكسب والحصول على العملة الصعبة لذويهم فى الهند ، وقد حرصوا على ادخار أجورهم حتى يوم سفرهم عائدين إلى بلادهم . ثم إنضمت مجموعة أخرى إلى ذوى القمصان الخضراء ، إذ حضر فريق عمل من مينيكوى إلى الجزيرة التى أتى منها محمد اسماعيل . وكانت المجموعة الأخيرة تستطيع القيام بأى عمل يطلب منها ، فهم يعملون بالنجارة وصناعة الحبال ، ولكنهم لم يكونوا بارعين كما هو حال المجموعتين المتخصصتين . وكانوا فى الأساس بحارة والآن يعملون فى البر لذا كانوا يقومون بالمهام التى يحتاجها العمل فى بناء السفن مثل حمل الكتل الخشبية وإقامة السقالات التى تلتف حول السفينة أو اصلاح السقيفة المخصصة لبناء السفينة إلى غير ذلك من المهام . وكانوا كغيرهم من البحارة يستطيعون القيام بكثير من الأعمال ، من استخدام الآلات والأدوات اللازمة لبناء السفينة ، وتشغيل المثقاب . الذى يثبت أماكن ربط الحبال ، كذلك استخدموا المنشار الشريطى الهندى الصنع لعمل الشدات الداخلية القوية . وكان ذلك المنشار أداة ضخمة غريبة الشكل تهدد من يقترب منها ، وكانت عجلاته الضخمة تهتز بجنون ، وكان سلاحه حادا يمر فوق فحم مشتعل وقد انتابنى الذعر خوفا من

يتطاير هذا السلاح ويحطم جزءا من أى عامل . ولكن كما كان الحال بالنسبة لأدوات النجارين لم يحدث أى شيء من هذا القبيل .

وكان شهر فبراير أسوأ الشهور . فقد هبت عاصفة هوجاء من الصحراء، واخترقت الفتحة بين الجبال خلف صور. واكتسحت المقر الذى يقع فيه المنزل ، وكان سقف السفينة يئن تحت ضغط العاصفة . وملأ الغبار المتطاير أعين الرجال بينما هم منهمكون فى أعمالهم ، وتسببت جذوة مشتعلة متطايرة فى إشعال حريق فى السفينة ، وسرعان ما اصطف ذوو القمصان الخضراء صفا يتناولون الدلاء المليئة بالماء لإطفاء شرارات الحريق قبل أن تستشرى . وكان الأمر تحذيرا بأن المشروع يمكن تحطيمه وانهياره فى سرعة . وكان أسوأ الآثار المترتبة على الرياح العاصفة ما حدث للألواح الخشبية ، ولكى نستطيع الحصول على الانحناءات اللازمة كان علينا أن نضع الأخشاب فى صندوق بخارى صناعة محلية ، وبعد ثلاث ساعات أو أربعة نفتح الصندوق ونقبض على الأخشاب بأيدينا وبسرعة ندسها فى إطار خشبى فى الأرض ، وسرعان ما يمسك رجال المينيكوى بالألواح ويضغطون عليها بالروافع ويحاولون ثنى الألواح وعمل الانحناءات المطلوبة . وكثيرا ما كانت الألواح تتفتق وتتشقق تحت الضغط ، وإذا ما وضعت يدك على الأجزاء المضغوطة أحسست نارا صادرة عن هذه الأجزاء . وكانت الرياح الصحراوية تجفف الألواح فى سرعة إلى حد أن بعضها تحطم. وكان معنى ذلك ضياع بضع ساعات من العمل سدى.

وفى هذه الأيام العصيبة ظهرت بثرات متناثرة على الرجال ربما بسبب جفاف عرقهم سريعا على جلودهم أو لأن الغذاء غير متلائم . وباستعادة مذكرات الكابتن كوك طلبت منهم المداومة على تناول بعض الليمون الطازج يوميا .

حينئذ انضم إلينا بروس فوستر المصور المحترف من نيوزيلندا وقد أنيطت به أولا مسئولية تصوير خطوات بناء السفينة ؛ فهى فى أغلب الظن آخر سفينة كبيرة تصنع بطريقة ربط أجزائها بالحبال ، وكنت راغبا فى الاحتفاظ بسجل كامل لهذا العمل الفريد . وكنت قد تقابلت مع بروس بينما كنت ألقى بعض المحاضرات فى نيوزيلندا ، وعرض التطوع لمساعدتى فى تنفيذ الفكرة وكلما كنت أغادر صور فى زيارة إلى مسقط كان بروس - يحل محلى ويتولى الاشراف على سير أعمال ذوى القمصان الخضراء . وكان بروس مدمنا للرحلات ، وقد زار الهند مرتين ، وقد مال ، كما هو الحال بالنسبة لى - إلى ذوى القمصان الخضراء إذ كانوا عمالا مهرة بشكل يدعو إلى الاعجاب . ولكنهم لم يستطيعوا مقاومة أى مناسبة لاختبار مدى سذاجتنا وسهولة خداعنا .

وكان درسا تعلمه صديق قديم لى هو تروندور باترسون ، كان قد حضر إلى صور ليحل محل بروس الذى قام باجازة إلى نيوزيلندا . وكان تروندور فى الأصل فنانا يعيش فى جزر فارو وقد عمل بحارا فى برندن . وبينما هو يتسلق فى عناء شديد للوصول إلى الجزء العلوى من السفينة كان يصيح « حسن ، إنه عمل طيب » ويضيف وهو يحدق إلى طول السفينة ، قائلا « إنها أشبه بشكل الحوت الأررق وهو يسبح فوق سطح الماء » .

وقد صحبته زوجته وابنهما البالغ عامين فقط . واستقرت الأسرة فى المنزل الكبير ، وكان منظرهم غريبا فى البداية ببشرتهم البيضاء ، ولكن سرعان ما اكتسبوا اللون البرونزى من تأثير تعرضهم للشمس ، واعتادوا ارتداء الملابس العمانية للاحتفاظ ببرودة أجسامهم . وأعطت بعض النساء المجاورات للزوجة سروالا فضفاضا وقميصا خارجيا بينما كان الصغير يعدو فى دشداشة صغيرة بينما أذناه الحمراوان تبدوان بالكاد من أسفل العمامة .

ووقع تروندور صريع حب الألوان والأشكال فى العراء خلف صور ، وكان ينطلق فى أيام الراحة الأسبوعية حاملا أدوات الرسم ليرسم مناظر الكثبان الرملية الساحرة وبخاصة فى فترة الفجر أو الغروب حيث كانت أشعة الشمس تنعكس بألوانها الحمراء والبرتقالية على الكثبان منتجة أشكالا غريبة .

وتركت تروندور ليشرف على العمال بينما كنت فى رحلة إلى لندن ، وفى خلال يومين فقط بدأ أكثر ذوى القمصان الخضراء مراوغة يسبر غور مقاومة تروندور . بعد أن وجد ذوو القمصان الخضراء أنه شخص رقيق معتدل . فلم يكن يشكو عندما بدأوا يتركون مساحة العمل مبكرا متقبلا أعذارهم بأنهم يبحثون عن أدوات أو مواد . بل انهم استطاعوا إقناعه بوجود اجازات قومية هندية وسرعان ما تباطأ نبض العمل بل أصبح أقرب إلى الزحف وتقاعس كثيرا عما كان مقررا فى الخطة .

وقد أخبرنى تروندور بكل ذلك بابتسامة بطيئة غريبة عندما عدت وقال « أن زوجته غاضبة جدا جدا ، وأن العمل تحسن الآن » .

وهكذا بدأت جوانب جسم السفينة ترتفع ، وبدأنا فى تلقى الزائرين ، وحضر سمو السيد فيصل بن على بن فيصل لمشاهدة مدى تقدم العمل . وكان العاملون فى وزارته على درجة عالية من الرغبة فى بسط رعايتهم وتركوا لنا حرية العمل ، وقام درامس نسى بمدنا بكل ما نطلبه ونحتاج إليه . وكان يرسل لنا شهريا سيارة نقل محملة بالمواد الأساسية : أجولة من الأرز والبقول وأكياس من الحبهان والكزبرة وصفائح من زيت جوز الهند للطهى . وأرسل كاتبا هنديا كان يجلس القرفصاء على الأرض وسط الفناء بينما كان ذوو القمصان الخضراء يقفون صفا واحدا لتسلم مرتباتهم ، وكان يسجل أرقام المرتبات بطريقة منظمة بحبر أحمر فى سجل ضخم .

وذاع الخبر أن سفينة ضخمة شراعية بدأت تأخذ شكلها على شاطىء صور ، وبدأ علية القوم فى الولاية يفدون لمشاهدة ما يجرى . وكانت مظاهرهم الفخمة بعباءاتهم وخناجرهم الفضية محاطين بعساكر من حاملى البنادق بأحزمتهم الضخمة المتعارضة فوق صدورهم وبها طلقات الرصاص المتلألئة الزاهية ، وكان الزوار الكرماء يتسلقون إلى سطح السفينة ويهزون رؤوسهم فى رضا وإعجاب شديدين . وهم يلمسون حبال جوز الهند القوية كالصخر . وهكذا بدأت السفينة تكتسب لنفسها شهرة وتتعلق الناس بها .

وكان من بين الزوار كهل فى نحو السبعين من عمره ، يمشى ببطء شديد ، ولكن ذلك لم يمنعه من تسلق السقالات التى كان ارتفاعها حينئذ قد بلغ ١٢ قدما ، وكان يختبر الألواح الخشبية والمفاصل بعصاه . وأخبرنى حديد رئيس عمال صناعة السفن العمانى أن هذا الشخص يدعى صالح بن خميس وهو قبطان سابق ربما يعد أفضل قبطان فى صور ، وأنه لا يوجد شخص آخر يستطيع إمدادى بالمعلومات عن الأزمنة التجارية القديمة غيره . ومن ثم ذهبت إلى صالح خميس فى منزله فى وسط صور وقضيت معه أمسية لطيفه .

كان صالح لبقا فى حديثه القوى الملىء بالروايات وفى عزم رجل لا يزيد عن نصف عمره . وأخبرنى أن أول سفينة تولى قيادتها حينما كان عمره لا يتعدى اثنا عشر عاما وكان فى رحلة العودة من الهند وتوفى والده فى الطريق ، وكان هو صاحب السفينة . واستطاع الغلام فى سن الثانية عشرة أن يقود السفينة إلى بلاده . ومنذ ذلك الحين ولمدة أربعين عاما قام برحلات منتظمة مرتين أو ثلاث مرات سنويا إلى الهند . وكان صالح خميس يلوح بيديه فى حماس بينما كانت عيناه تبرقان عندما يتحدث عن العواصف وغرق السفن وعن انقاذ

البحارة من الغرق ، كذلك تحدث عن ابنه الذى تولى قيادة السفينة عندما أصبح هو طاعنا فى السن ، ولكنه اصطدم بقاع البحر على شاطىء عمان الجنوبى وكانت الخسارة فادحة ، ولم يبن أى سفينة أخرى لتحل محلها حيث أن التجارة اندثرت بعد ذلك . ولكن صالح احتفظ بخرائطه ومقياس (آلة السدس) لقياس ارتفاع الأجرام السماوية باعتبارها تذكارات ، وأخذ ينقب بين صناديقه وحزمه وأمتعته فى الحجرة وعرضها على فى فخار .

وكانت إحدى قصصه على قدر كبير من التسلية ، فعلى مبعدة من صور هبت عاصفة هوجاء على السفينة بالقرب من رأس الحد وأصبح البحر هائجا بدرجة كبيرة وارتفعت الأمواج بشدة ، وأصبحت السفينة على حافة الغرق ، لذا فقد اضطر إلى تخفيف حمولتها وأخذ مع بحارته يقذفون ماتحمله السفينة حتى تستطيع الارتفاع فوق الأمواج الهائجة . وسألته إذا لم يكن يخشى إنقلاب السفينة فأجاب بالنفى وقال إنه احتفظ بستة آلاف كيلو جرام من البلح فى أسفل جوف السفينة حتى تحتفظ باعتدالها واستمرار انتصابها وأن تكون فى وضع عمودى ، وبذلك أخذت بهذه الفكرة وبعملية حسابية صغيرة استطعت تقدير مقدار الثقل الذى يجب وضعه فى السفينة الجديدة .

وأخبرنى صالح بن خميس كذلك عن الأسباب التى أدت إلى هجرة المنازل المواجهة للشاطىء ومن بينها المنزل الذى نستخدمه . فكانت الهجرة نتيجة كارثة وقعت منذ قرن كما قال إذ بينما كان أسطول صور الافريقى راجعا إلى بلاده بكامل حمولته من زنجبار هبت عاصفة قوية بينما هم يقتربون من شاطىء عمان فأسرع قباطنة السفن طلبا للنجاة بالقرب من جزر كوريا موريا بإلقاء المرساة ، ولكن العاصفة كانت من الشدة بحيث تقطعت الحبال واندفع الأسطول بأكمله نحو الشاطىء

وغرق . وكانت الخسارة فى الأرواح فادحة مريعة . وقيل إنه من أكبر السفن التى غرقت الغنجة ، وكانت مفخرة صور ، كما غرق أكثر من مائتى شخص واكتسحت الكارثة الرجال والنساء والأطفال ، وعائلات بأكملها وتحطمت ثرواتهم مع السفن الغارقة ، ولم تستطع المجموعة التى تمتلك السفن فى صور استعادة نفسها بعد ذلك ، وتحطمت أسر كثيرة وفقدت الأمل فى استعادة ما فقدته أو استمرار الحياة نفسها .

وكانت أسرة باترسون لا تستطيع المكوث سوى شهرين فقط ، وكان على أن أبحث عن وكيل جديد . وبينما كنت فى لندن وصلنى خطاب يطلب منى صاحبه نسخة من تخطيط برندن ، وكان الراسل نحاتا أو مثالا يخطط لعمل نموذج للسفينة الجلدية ، وكان طلبه واضحا إلى درجة كبيرة ويبدو فيه التخصص إلى حد أننى دعوته لمقابلتى حتى أستطيع اجابته لمطالبه . وقد اتضح أنه أمريكى يدعى توم فوسمر ، وكان أشبه بالدب بلحية كثه وخلق هادىء يخفى روحا وفيه مخلصة قوية . وكان توم يقوم برحلات حول العالم ويقوم كذلك بأى عمل . وتحادثت معه عن نماذج السفن التى صنعها أو أصلحها لعملائه ، ووردت على خاطرى فكرة أننى وجدت الشخص الذى يساعدنى فى صناعة السفينة الجديدة . حقا لم يكن هناك أى شخص حى لديه خبرة فى صناعة سفينة عربية من العصور الوسطى ، ولكن تعرفت على شخص عنده خبرة ببناء السفن ، على شكل نماذج ، لكل أنواع السفن القديمة من القرن الثامن عشر إلى السفن الرومانية الشراعية الكبيرة ذات المجاديف . وعندما طلبت من توم أن يعاوننى ليس فى بناء نموذج وإنما فى بناء سفينة حقيقية كبيرة من العصور الوسطى « بوم » ، أبرقت عيناه سرورا من خلف زجاج نظارته ، وقفز فرحا لهذا العرض . وطلب منى أن أعطيه ثلاثة أسابيع لإنهاء التزاماته فى لندن على أن يكون بعدها فى عمان .

وصل توم مع صديقة له فى الوقت المحدد ، وكما حدث لآل باترسون فإنه صمد لخداع ذوى القمصان الخضراء ، فذات يوم وصلت برقية إلى أحد رجال الآجاتى وبعد دقائق قليلة جاء أحد نجارى مالابار يسأل توم عن معنى كلمة ميت بالانجليزية .

فأجاب توم بسرعة «ميت يعنى ميت». وبعد وهلة تساءل «لماذا تريد أن تعرف؟» وكانت الاجابة «إن كاسميكويا وقد تلقى برقية من بلدته أو من منزله تقول أن أحد أعضاء أسرته مات» . وذهب توم حزينا يبحث عن كاسميكويا ووجده فاقد الوعى تقريبا وقد أحاط به زملاؤه من الجزر بوجوه حزينة ، وعرضوا على توم البرقية المشئومة وكانت تحمل كلمات « احضر إلى الوطن ، ابنتك جميلة ماتت» . وأحضر توم كاسميكويا بعطف إلى المنزل وطلب من الطاهى أن يعطيه بضعة أكواب من الشاى ثم جاءنى مسرعا وعليه مظاهر الاكتئاب وقال «إبنة كاسميكويا توفيت وقد تسلم برقية الآن ، والرجال مضطربون جدا . وقد أعطيته راحة بعد الظهر» .

وسرعان ما قفزت شكوكى إلى السطح . فإننى كنت أعرف حقيقة ذوى القمصان الخضراء ، ونظرت إلى التقويم ووجدت أننا فعلا فى يوم تسلم المرتبات ، كذلك لاحظت أن الأحوال ملائمة لإحدى الحيل والخداع وأن كاسميكويا كان قد اتفق على الاستمرار فى العمل فى السفينة حتى نزولها إلى الماء ، فإذا ظهر كذبه وخداعه لنا بأن يتركنا مبكرا فإن رفقاءه من صناع الحبال سيتبعونه ولن نستكمل بناء السفينة إلى الأبد . وأعطانى توم البرقية قائلا «هذه هى البرقية» .

فقرأتها ، وكانت البرقية حقا مرسلة من أجاتى ، وأرسلت فى طلب كسميكويا الذى حضر لمقابلتى يجر قدميه ناظرا بعصبية واضحة

فبادرته وأنا أحاول الظهور بمظهر المحايد بقدر المستطاع وقلت له «كسميكويا ، إننى حقا آسف جدا لسماعى أنك تسلمت برقية تخبرك عن وفاة ابنتك جميلة . من تظن أنه أرسلها ؟ » .

« فأجاب « ابن عمى . إنها صادرة من ابن عمى » .

« وهل تريد الذهاب إلى وطنك ؟ » .

« نعم ، لابد أن أرعى أسرتى إن زوجتى متوفاة أيضا ولايوجد أحد يهتم بأطفالى الآخرين » .

« ولكن قد تكون هذه البرقية خدعة من شخص يريد أن يؤلمك . وقبل أن تتركنا فإننى سأرسل مستفسرا للتأكد من التفاصيل ومن الأفضل أن نعرف حقيقة ما حدث » .

فأخذ كسميكويا ينظر نحو قدميه .

« إننى سأرسل برقية إلى أجاتى ، سأرسلها إلى الضابط المسئول الذى يتولى شئون الجزيرة وأطلب منه تفاصيل وفاة ابنتك » وترك كسميكويا الغرفة وبعد نصف ساعة سمعت قرعا خفيفا على الباب وجاءنى أحد الأجاتى الآخرين وقال لى بخجل « إن كسميكويا لا يريد أن ترسل برقية ، إنه سينتظر للمساعدة فى إنهاء صنع السفينة » .

وفى صباح اليوم التالى ظهر كسميكويا ، ولم تبد على وجهه حتى علامات الخجل بل كان مرحا إلى حد يبدو وكأنه لم يسمع بخبر البرقية السابقة . وكان ذوو القمصان الخضراء على أية حال فى حالة فرح ، وقد تمتعوا بفترة من السخرية والغمز واللمز والضحك المكبوت عندما ظهر كسميكويا فى موكب الصباح . وفى نفس الوقت فإن توم أخذ درسا بألا يصدق ما يبدو على وجوه ذوى القمصان الخضراء .

نحن الآن فى شهر مايو ، وكانت الحرارة رهيبة ووصلت درجة الحرارة فى الظل إلى ١١٨ درجة فهرنهيت الساعة العاشرة صباحا .

وكان الوهج المنعكس من الرمال يؤذى العيون ، وكاد النشاط العادى على طول الشاطىء يتوقف . وكانت الكلاب تزحف للاحتماء بالظل وتشارك الماعز فى هذا المأوى الضيق .

ولكن العمل على السفينة لم يبطىء ، وبالرغم من موجات الحر التى كانت تلفح الرمال استمرت خبطات المطارق ودقات الأزاميل ، ويتقدم العمل وألواح السفينة تعلو واحدا وراء الآخر . ولكن كان العمل مستحيلا فى فترة الظهيرة ، وبدلا من تلك الفترة كنا نعمل فى المساء ونقضى فترة الظهيرة فى راحة حتى الساعة الثالثة بعد الظهر على أن نعود إلى العمل بعد ذلك ويأخذ الجو فى الاعتدال قليلا ونستمر هكذا حتى حلول المساء ، وكان ذوو القمصان الخضراء ينامون على الحشايا المتناثرة فى الفناء .

ووصل إلينا أحد ذوى الخبرة المتخصصين ، شخص فارع الطول من العاملين فى صناعة السفن ، روبرت مارتن الذى كان يقطن بالقرب منى فى كاونتى كارك بايرلندا . وكان روبرت هو الشخص الوحيد الذى لم يمارس ذوو القمصان الخضراء خداعهم عليه ، فقد كان أكثر مكرا وقد أدركوا منه ذلك، وصرح روبرت بأن ذوى القمصان الخضراء إنما هم أطفال فى أمور الخداع إذا ماقورنوا ببعض صناع السفن الايرلنديين ولكن كان هناك سبب آخر لعدم قيام ذوى القمصان الخضراء بغش روبرت ، إذ كانت لديه البراعة والموهبة فى معرفة عمل كل نجار على حدة ، فإن عين روبرت الخبيرة كانت تدرك العلامات التى يتركها كل نجار على أى عمل يقوم به مهما صغر . وهكذا كان روبرت يقوم بجولاته فى أى وقت من اليوم ويعود إلى وفى جعبته تقرير دقيق عما قام به كل شخص .

وأخيرا استطعنا تثبيت العوارض الأخيرة بالحبال حتى تستطيع التحرك والانثناء حول السفينة ، وقد وضعت عارضة مستعرضة على

سطح السفينة لتحمل ثقل الصارى ، وأمكن تثبيت السطح على العوارض واستطاع رجال الآجاتى الانتهاء من تثبيت الألواح الخشبية بالحبال وقضوا أسبوعا فى حشو ألياف قشر جذور الهند فى الفتحات الموجودة فى الألواح . وكان عملا مرهقا ولكنه كان أساسيا . وكان تقديرى أننا قمنا بعمل حوالى ٢٠ ألف ثقب فى الألواح ، وإذا لم نعمل على سد هذه الثقوب فإن المياه ستتسرب إلى السفينة فى سهولة وسرعة . وحشيت الثقوب من الخارج بمعجون لاصق مصنوع من صمغ نباتى سائل مختلط بمسحوق أصداف بحرية .

وأخيرا دخل رجال الآجاتى إلى داخل السفينة ، وبدأوا فى وضع صفائح زيت الخضروات ، وباستخدام الفرشاة والممسحة أخذوا ينظفون الأخشاب الداخلية من الزيت فى نفس الوقت يحشون الفجوات التى نتجت عن الربط بالحبال . واستطاعت ألياف ثمار جوز الهند أن تتشرب الزيت . وأخبرنى صناع الحبال أن من الضرورى احتفاظ الحبال بالزيت إذا أردنا أن تعيش هذه الحبال . وإذا أمكن غمس الحبال فى الزيت مرة كل أربعة شهور أو ستة فإنهم يقدرون أن تظل السفينة محتفظة بكيانها سليما لمدة تتراوح بين ستين عاما وقرن من الزمان . ولم يداخلنى الشك بإزاء ذلك ، فقد شاهدت ألواح سفينة قديمة مضى عليها أكثر من ستين عاما وألواحها مرتبطة بالحبال ، وكانت الحبال الأصلية بداخل السفينة سليمة كأنها جديدة

وقبل إنزال السفينة بأسبوع دهنا الجزء الخارجى لحمايته من ديدان البحر التى تهاجم جسم السفينة وتأكله ، وأصبح استخدام هذا الدهان أمرا تقليديا ، واستخدمنا أيدينا فى عمل خليط من الجير والدهن المأخوذ من خروف كنا قد حصلنا عليه من السوق .

وكان العمل شاقا يستغرق وقتا طويلا فتحادثت تليفونيا مع معسكر تدريب سلاح البحرية السلطانى لطلب مساعدين إذ أن الوقت كان يقترب من ساعة الصفر . وكان الرد بالايجاب وحضر أربعون شابا عمانيا من المشتركين فى التدريب للإسهام فى العمل ، وأصدر رئيسهم أوامره ببدء العمل . وكانت رائحة دهن الخروف مقززة ، ولكن عندما جف كان المنظر أبيض جميلا .

وعلى طول الخط الفاصل بين الجزء الذى يغمر بالماء والجزء العلوى من السفينة ظهرت ألواح الخشب الآنى بلونها البنى الغامق . وأخذ رجال مينيكوى يفكون السقيفة ، وظهرت السفينة وكأنها فراشة تخرج من الشرنقة وبدت ضخمة الحجم وهى تقف شامخة على الرمال . وكانت أشبه بالنصب التذكارى للمقدرة الفائقة للرجال الذين بنوها ، ١٤٠ طنا من الخشب الخام تتحول إلى منتج صناعى مفرد رائع ، وأصبحت جميع أجزاء السفينة فى مكانها تماما وبدأ اعداد السفينة للتوافق مع البحر .

وبدأت إجراءات إنزال السفينة إلى الماء ، وأبعدنا عنها مالاضرورة له ، ووضعنا أسفلها شبكة من القضبان ، وقيدنا السفينة بجرار هائل ليقطرها ويصل بها إلى حافة الماء . ووضعنا على شبكة القضبان آخر ما لدينا من خشب الهند بعد دهانه بدهن الخروف . ولكن فشلت محاولات جذب السفينة بالرغم من استخدامنا الآلات والمعدات ومحاولات ذوى القمصان الخضراء فى تخليص السفينة من الأخشاب التى لصقت أسفلها . ولكن السفينة لم تتزحزح قيد أنملة . كانت ملتصقة لا تستطيع الحراك . وبدت الوجوه كلها من حولنا وقد أصابنا الرعب والذعر . وكان من المخطط إنزال السفينة إلى الماء فى صبيحة اليوم التالى لهذه المحاولات الفاشلة . وكانت الوزارة قد أعدت العدة للاحتفال رسميا بتلك المناسبة .

وأحسست بأنني كعامل فى بناء هرم لا يستطيع رفع الحجر ليضعه فى موضعه على القمة . ثم ظهر مهندس يعمل فى بعض الأبنية فى الصحراء ومعه آلة المزواة . وقام باجراء بعض المقاييس وفاجأنا بالخبر السيء : إن السفينة كانت مرتكزة على الرصيف بزاوية فكأننا كنا نحاول الصعود بها إلى أعلى .

لم يكن هناك سوى مجال واحد للاختيار ، هو أن نحطم الرصيف وننتزع كمية من الأتربة لعمل منحدر لسحب السفينة ، وكان ذلك عملا بالغ المشقة ، وأسهم الجميع فى المهمة الجديدة بما فى ذلك الطهاة ، واستغرق العمل ليلة بأكملها مستخدمين كافة الأدوات والعتلات والمجارف ، وقد أزحنا أطنانا من الأرض . وتحت ضوء المصابيح استمر عملنا دون توقف لمدة ١٨ ساعة ، وأخذنا نسحب السفينة بوصة خلف بوصة ، وقد أصاب ذوى القمصان الخضراء إعياء تام إلى حد أنهم اضطروا إلى النوم فى أماكن العمل ، ثم أيقظهم العاملون بعد ساعة لاستئناف العمل .

وعندما بزغ نور الصباح كان الارهاق قد بلغ منا مبلغه وأصبنا بدوار ، ولكن السفينة كانت قد وصلت إلى الرمال المسطحة قرب المد المنخفض وتوقفت هناك فى انتظار الاحتفاء بها وخلفها المنصة التى منحتها الميلاد وقد أصابتها جروح أشبه بآثار تركتها وراءها حرب الدبابات .

ووقف روبرت ينظر إلى الشاطيء من حوله . ولم يكن هناك فرد واحد على مدى البصر ، كان المكان مهجورا . فصاح روبرت « حسنا أين الاحتفال إذن ؟ أين الأشخاص ؟ ألم يخبرهم أحد أن احتفالا بإنزال السفينة يقام اليوم ؟ » .

وبعد برهة تناهت إلى أسماعنا أصوات ضعيفة غريبة ، أصوات محارات وأصداف مختلطة بقرع الطبول . وأخذت الأصوات تعلو رويدا رويدا وبدأنا نتبين أصوات أهازيج المغنيين وأصوات تصفيق الأيدى . وكان الأمر غريبا ! من أين تأتى هذه الأصوات ؟ إنها ليست صادرة من الكثبان الرملية خلفنا فلم يكن هناك أى شخص على مدى البصر . ويبدو أن الأصوات كانت آتية من البحر ثم لمحنا مركب صيد فخمة من طراز السنبوك تشق العباب بأقصى سرعة ، وقد ارتفع علم ضخم من قمة ساريتها ، وازدانت جوانبها بأعمدة تحمل أعلاما زاهية يتلاعب بها الهواء . واحتشد على ظهر المركب جمع غفير لا يقل عددهم عن خمسين شخصا كانوا جميعا وقوفا ينظرون نحو الشاطىء وهم يرقصون ويضربون سطح القارب بأقداهم ويصفقون على النغمة الصادرة من قارعى الطبول وعازفى المزمار .

كان المنظر مثيرا ، كان الجمع يتكون من أشخاص يعيشون فى القرى الساحلية أتوا لتحية ميلاد السفينة الجديدة ، وأخذوا يرددون بعض الأغنيات التقليدية تحية للسفينة ، وما لبثوا أن استداروا وتوقفت مركبهم بالقرب من الشاطىء ليهبط الراقصون وقد أصابهم البلل ، ولم يكترثوا لذلك ، واستمرت الموسيقى دون توقف ، وصعد العازفون إلى السفينة وهم يقرعون طبولهم وعازف المزمار لا يتوقف . وعلى رمال الشاطىء بدأ الرجال يصطخبون فى رقصة عنيفة دائرية ، وقد امتلأت عباءاتهم بالهواء وامتدت أيديهم بقوة بينما استمرت آلات العزف تضرب فى عنف صاخب .

لم نلبث أن سمعنا صوت موسيقى أخرى ، وظهر ثلاثة صفوف من رجال صور . كان على رأس كل صف مجموعة من المنشدين والراقصين وعدد من حاملى الأعلام والبيارق . وبدت هذه الصفوف

وكأنها كتيبة من المحاربين فى جيش من العصور الوسطى . وارتفعت فى الهواء غابة من عصى راكبى الجمال تهتز على نغمات الأغانى والأناشيد ، وبين الفينة والفينة يتجمع عدد من الرجال يؤدون رقصات وقد امتشقوا سيوفهم . وتدفق الرجال حول السفينة ، وأحاط بها المغنيون والعازفون والراقصون . وكانت الأصوات صاخبة وامتلأ الجو بأصوات قرع الطبول التى لا تنتهى وأصوات المزمار العالية وتصفيق المشتركين . وكانت النغمة افريقية والنبرات زنجية . وشاع بين الجميع شعور بالاثارة والسعادة ، وكان الجو يعبر عن التهليل والابتهاج . وأخذ بعض الرجال يثبون فى الهواء حاملين صورا لصاحب الجلالة السلطان قابوس ، وآخرون يرقصون رقصة الثعبان ، فيصطفون صفا واحدا فردا وراء آخر وهم يغنون بين الجموع . واشتركت بعض النساء مرتديات ملابس حريرية سوداء زاهية مزركشة بالفضة وازدانت رقابهن وآذانهن بحلى ذهبية وتزينت أرجلهن بسوارات كانت تصطدم وهن يرقصن ويصدر عنها أصوات عالية . إننى لم أشاهد احتفالا بمثل هذا بمناسبة نزول سفينة إلى الماء .

ووضع المد أخيرا حدا لهذا الاحتفال إذ اضطر الجميع إلى الانسحاب وبدأنا نحن نقوم بالعمل الشاق لتعويم السفينة . وخطر لى فى البداية أن المهمة سهلة وقد انزلقت السفينة بتأثير المد وتحركت بضعة أقدام قليلة . ولكن مالبثت السفينة أن اصطدمت بالرمال وتوقفت . وحدث الجزر وبقيت السفينة وكأنها تتطلع فى سرور إلى الأنغام إلى رفيقاتها فى الماء . وكررنا المحاولة فى الليلة التالية . وكان المد قد أخذ يتناقص ولم يتبق أمامنا سوى يوم واحد لحفر قناة تنزلق منها السفينة . وفى اليوم التالى كنا على أهبة الاستعداد واشترك معنا مجموعة من رجال البحرية فى مركب أخرى لجذب السفينة ، ووقف ذوو القمصان الخضراء حتى وسطهم فى الماء يدفعون السفينة إلى الأمام . وقد غاص رجال مينيكوى للكشف عن العوائق التى تعترض سير السفينة .

وأخيرا ارتفع المد إلى قمته ووقفت على سطح السفينة الجديدة وأعطيت الإشارة إلى رجال البحرية بالسحب. وسرعان ما صدرت من ذوى القمصان الخضراء الأغانى التى تحفز على العمل وكان صوتهم مدويا. وأخذت أنظر إلى ماوراء السفينة ولاحظت كأن الشاطىء يتمايل أو يتأرجح .. كانت السفينة تتحرك وانزلقت إلى الماء بخفة ولطف وبدأت تعوم .

وعندما تحركت نحو القناة سمعت هتافات النصر . ووقف ذوو القمصان الخضراء فى الماء يثبون فرحا ويهتفون . وقفز صاحب القدم الكبيرة فى الهواء بحركة بهلوانية وقفز من سطح السفينة ، وإذ لم يكن يعرف السباحة فقد أشرف على الغرق . ولكن أحد رجال مينيكوى أنقذه .

وسحبنا السفينة إلى منطقة مرساة عائمة فى وسط القناة ، وأبعدنا الأخشاب التى كانت تستند عليها السفينة . وكانت لحظة عجيبة ، ووقفت ومحمد وكل منا يدعو زميله إلى أن يكون أول شخص تطأ قدماه أرض السفينة للتأكد من جوفها . ووجدنا مجرى رقيقا من الماء يتسرب إلى الداخل ، ولكنه كان سيتوقف عندما تتشبع الأخشاب بالماء وتنتفخ . وهنأت محمداً قائلا « إنك قمت بعمل رائع . إنها رائعة » . وأحسست أن السرور قد زاد من حجم محمد وانصرف لبعضه وتركنى بمفردى داخل السفينة ، وقد تحول شعورى تماما نحوها ، فهى الآن تتحرك فى سهولة على الماء . ووصل إلى سمعى الأصوات الخفيفة وتدفق الماء لارتطام المد بجدران السفينة من الخارج . وأخذت أتحسس الألواح الخشبية التى استغرق تركيبها وقتا طويلا على يد خبراء هذا العمل البناء . وكان فى استطاعتى الشعور بأن السفينة تهتز بأسرها من تأثير جذب المد . كانت سفينتى جنة ، وأن تصنيعها استغرق مائة وخمسة وستين يوما وليس ثلاث سنوات كما تنبأ البعض وليس ستة عشر شهرا كما تنبأ آخرون .

الفصـــل الـــرابع

بحـــارة عمـــان

بأمر من صاحب الجلالة السلطان قابوس المعظم أطلق على السفينة اسم « صحار » ، وكان ذلك إجلالا وتشريفا لميناء صحار التجارى القديم الواقع على ساحل الباطنه والتى كانت يوما ما أكثر مدن عمان ازدهارا ، وهى المحط النهائية للسفن القادمة بعد إنهاء رحلاتها إلى الشرق الأقصى .

وكان هناك فريق من علماء الآثار الفرنسيين ينقبون على القلعة الضخمة فى صحار والتى كانت فى قمره ما تسيطر على المكلا (موضع قرب الشاطىء تستطيع السفن الرسو فيه) ، وحيث تلقى السفن الأجنبية مراسيها . ومن بين الكشوف الأثرية عثر رجال الآثار على بقايا مدفونة من البورسلين الصينى من العصور الوسطى كان قد وصل عبر الطريق الطويل من الصين وربما على سفن عمانية .

والآن وبمحض الصدفة غير العادية ، كنت أستعد للابحار فى الاتجاه المضاد لاقتفاء نفس الطريق التجارى القديم وعلى سفينة من ذات الطراز . ولكننى فى هذه المرة كنت أستعين ببحارة من عُمان الحديثة .

وقد تبين لى أن « صحار » فى حاجة إلى طاقم يتكون من عشرين بحارا ، يمثل ثمانية منهم قلب الفريق على أن يكونوا بحارة عمانيين وأنهم سيقودون السفينة بالأسلوب القديم التقليدى . وكان أمرا ضروريا اختيار بحارة ممتازين ذوى خبرة فى قيادة السفن ، إذ سيقع عليهم عبء

تدريب بقية البحارة على طريقة الابحار بسفينة خاصة مبنية على شكل وطراز وآلات وأشرعة الصوارى لسفينة عربية من طراز « بوم » وعلى طول امتداد الرحلة كان على البحارة العمانيين القيام بأعباء العمل الأساسى فى الابحار وضبط حبال الأشرعة والصوارى وصيانة السفينة.

وكانت مهمة تسجيل ما يقوم به العمانيون من أعمالهم ومساندتهم يقوم بها متطوعون آخرون غالبيتهم من الأوربيين من ذوى المهارة التقنية الخاصة . وكان على بروس فوستر التقاط الصور الثابتة . ويقوم توم فوسمر بتشغيل مذياع السفينة الصغير . وأن يتولى المختص بالتصوير والتسجيل التقاط فيلم عن الرحلة .

كنا فى حاجة إلى ضابط محاسبة مسئول فى السفينة عن الأوراق والحسابات ودفع الرواتب ، كذلك كنا فى حاجة إلى غواص وبطبيعة الحال نحتاج إلى طاهٍ .

وكان المتطوع الأول من الفرقة البحرية لشرطة عمان السلطانية برتبة رقيب ، وكان شخصا متألقا ببزته الرمادية اللون وانحدرت البيريه السوداء على شعره الأسود الفاحم . وكان حذاؤه وشاراته وأزراره لامعة براقة . وتقدم فى عجلة رافعا يده بتحية رياضية ، وقال « أنا خميس بن ثابت . أريد أن أبحر إلى الصين » . وتحولت تعبيرات وجهه إلى ابتسامة جذابة بعد التحية العنيفة التى هزته .

وكلمة خميس تطلق على يوم الخميس باللغة العربية . وهو أقرب إلى أن يكون بطلا من الوزن المتوسط . محبا للحياة لدرجة أنه كان يهتز من شدة تحمسه . وكان أحد مواطنى صور كما أخبرنى وأنه كان يتتبع بناء السفينة بشوق ولهفة . وبمجرد صدور النداء بطلب بحارة متطوعين اندفع إلى ضابطه للحصول على موافقته للسماح له بالانخراط فى طاقم السفينة .

وسألته عن الأسباب التى دفعته إلى الالتحاق برحلة السندباد .
فأجاب بابتسامة سريعة أنه يرغب فى الارتحال حول العالم .
«ألا تخشى ويساورك القلق من مثل هذه الرحلة الطويلة؟» .
فأجاب بالنفى .

وقد تمسك خميس الشرطى كما أطلق عليه ، بنفس طريقة تعبيراته الأولى ، ولم يفتر حماسه بتاتا طوال الشهور الثمانية . ومنذ اليوم الأول ونحن نقوم بتجربة الابحار وكان خميس على رأس المندفعين إلى ظهر السفينة وهو يقفز ، ويصيح صيحات الفرح ويندفع للإمساك بحبل مفكك أو إعادة شراع إلى مكانه . ولم يتخل بتاتا عن روحه المرحة الطيبة . وكان ذا مزاج متفائل إلى درجة أنه استطاع أن يبعث روح السرور على كافة رفقائه فى السفينة .

وكان عيد الصغير أكثر هدوءا وقد أتى من الشرطة البحرية أيضا ، ولم يتعدى عمره اثنتين وعشرين عاما ، وبذا كان أصغر المتطوعين سنا . وكان من صور أيضا . وبرهنت ملامحه العربية ولون بشرته السمراء على العلاقة الوثيقة التى كانت تربط بين ساحل صور وشاطىء زنجبار . وتذكرت بسرعة الصلة بينه وبين الرجل الرقيق صانع السفن وكان منهمكا فى صناعة سفينة من طراز السنبوك فى العيجة Al Aiga فى أثناء زيارتى الأولى لعمان .

وقد أخبرنى ونحن نجاهد ليفهم كل منا الآخر بلغة عربية إذ أنه لم يكن يعرف الانجليزية ، أن صانع السفن هو ابن عمه . وقد ولد عيد فى العيجة وكانت أسرته من بنائى السفن وصيادى السمك . وأنه هو نفسه التحق بالشرطة البحرية ، مدنيا خاضعا للتدريب العسكرى . وكانت تبدو عليه سمات البساطة . وأنه وصل فى حياته إلى مرحلة يتوق فيها إلى هجرة محبسه فى مدينته الصغيرة والترحال للتعرف على

أساليب الحياة التى تمارسها الشعوب الأخرى . وحتى يعثر على نصيبه فى الدنيا .

ولم يكن على دراية بتاتا بما تشتمل عليه رحلة السندباد ، ولم تكن لديه أدنى معرفة بالدول أو البحار التى تمتد على طول الطريق إلى الصين أو كم من الزمن سوف تستغرق هذه الرحلة . كل هذا لا يهم ، فإن رحلة السندباد تمثلت لعيد اليافع فرصة نادرة للمغامرة .

وعلى العكس من ذلك كان خميس القصير القامة القوى البنية فى بزته المتألقة الباهرة ، يتسلق السفينة بجهد بينما كانت صحار ترسو فى خليج مسقط . وبدا خميس أكبر من أن يقوم بعمل عادى على ظهر سفينة من طراز سفن القرن التاسع عشر العربية الشراعية . وقد دلت بزته الناصعة على أنه ضابط صغير فى بحرية صاحب الجلالة السلطان قابوس . وأحسست بدهشة إذ كان يدرك أن رتبته ليس لها شأن فى نوعية عمله على السفينة . ولكن لم يكن هناك محل لعجبى ودهشتى ، إذ أن خميس أثبت أنه أكثر العمانيين تحفزا للعمل بين البحارة، إذ أراد التطوع للعمل فى الرحلة لأنه كان يود تقديم أى خدمة لبلاده . وقد أحس بأن الرحلة إذا قدر لها النجاح فإن ذلك سيضفى شيئا من التقدير لعلم السلطنة، لذا فإنه كان يريد الاشتراك مهما كان الثمن .

وزادت الشهور التالية من تقديرى لوطنية خميس وأعجبت بإحساسه العميق بالواجب وبرغبته المقدامة الجسورة . وكان خميس مميزا بين أقرانه من العمانيين وكان له وضع خاص نتيجة لأصله وتربيته وتعليمه وذوقه ؛ وقد أرسل خميس إلى الكويت ، وهناك تلقى العلم وأتقن اللغة الانجليزية وأصبح مستعدا للعودة إلى بلاده للاشتراك فى تدريب الضباط عندما تولى العرش صاحب الجلالة السلطان قابوس الذى صمم على تحديث بلاده .

وكان مسلّم هو المتطوع الثانى ، وكان أيضا من بحارة السلاح البحرى لصاحب الجلالة السلطان . وهو شخص متأنق هادىء وكان ضابطا صغيرا من مدينة السويق الصغيرة على ساحل الباطنه ، وكان عمه هو الشخص الذى قابلته عند حضورى إلى عمان للمرة الأولى ، وكان يقوم بصناعة قوارب الشاشة Shasha المصنوعة من سعف النخيل .

وقد أحضر مسلم ثلاثة أشخاص من مدينة السويق يريدون الاشتراك كبحارة على صحار . وتساءلت عما إذا كانت لديهم تجربة فى البحر . وكانت اجابته بالايجاب فهم ينحدرون من أسر صيادى السمك ، وتربوا بالقرب من الشاطىء وكانوا يصيدون السمك وقاموا بعدة رحلات . وداخلنى إحساس بأن هذا الأمر غامض ، فسألته عن الأسباب التى دفعت هؤلاء الأشخاص إلى الاشتراك فى رحلة السندباد ، فأجاب لأنهم لا يعملون فى الوقت الحاضر ، وأشار إلى ثلاثة أشخاص معممين يحومون فى الفناء . واقتربوا لكى يقدمهم إلى ، وكانوا ثالوثا متنوعا وأكثرهم غرابة كان شخصا طويلا يشبه عيد فى سواد بشرته ، وكان اسمه جميل .

أما الشخص الثانى فكان قصيرا ، وكان من الواضح أنه بحار إذ أن ذراعيه اللذين يغطيهما شعر كثيف ظهرتا بمظهر من يعمل فى شباك الصيد أو استخدام المجاديف طول عمره ، وكان اسمه عبد الله .

وكان ثالث الثلاثة ، وهو أكبرهم سنا ، شخصا متأنقا واضح الملامح يرتدى ملابس مهندمة . وأما سبب وقوفه خارجا فيعود إلى طريقته إذ كان يمنح نفسه قدرا من الاحترام الواضح ، ويعطى انطباعاً بأنه شخص يكتفى بما مر به من تجارب عديدة وأنه رأى الكثير . وكان اسمه جمعة ، وشرح مسلّم أنه بحار محترف ، وكان مظهره ملائما

لعمله، إذ كان جمعه بحارا طول عمره، ولا يتقن أى عمل آخر. وعندما سألته عن أسباب اشتغاله بالبحر أجاب أنه لم يكن هناك أى خيار، ذلك لأنه منحدر من أسرة من إحدى قرى الشاطىء وأن الفرصة الوحيدة السانحة له هى العمل على ظهر إحدى السفن. وبدون ذلك لن يستطيع إدخار مال كاف لزواجه، لذا فإنه عمل على أمل أنه فى نهاية إحدى الرحلات الناجحة فإن القبطان سيعطيه مرتبه، وقال إنه لم يكن هناك أى عقد مكتوب وليس هناك مرتب رسمى ولا شروط للعمل، إن الإنسان يضع ثقته كلها فى الله ويبحر.

وكان جمعه كنزا، فهو يختزن معلومات وفيرة عن طرق الابحار التقليدية لسفينة عربية. ولم يكن يبدى أى رأى مالم يوجه إليه التساؤل، ولكنه كان يدلى بنصائح تدل على خبرته الوفيرة. وكان ينصح بكيفية إعداد السفينة صحار والإبحار بها. وقد علمت أنه يعرف تمام المعرفة كل مايتطلبه الحال فى حالة حدوث أزمة على ظهر السفينة وأى نوع من الحبال يستخدم وكيفية إدارة السفينة، وقد أمضى فى البحر مدة طويلة إلى حد أنه لا يستطيع تتبع الرحلات التى قام بها. فقد قام بست رحلات إلى ساحل افريقيا الشرقى. وكثير من الرحلات إلى الهند ورحلات لا تعد فى الخليج العربى. بل إنه لا يعرف مجرد عمره الحقيقى إذ أنه ولد فى عهد لم يكن فيه تسجيل للمواليد فى عمان وقال إن عمره يتراوح بين الأربعين والخمسين عاما، ولكن من الواضح أنه كان أكبر من ذلك بحوالى عشر سنوات. وعلى الرغم من سنوات عمره كان نشاطه يضارع نشاط شاب فى الخامسة والعشرين من عمره وكان لديه إحساس بالنزوع إلى الازعاج ويبدو ذلك فى نكاته فى السفينة.

وكان دافع جمعه إلى الاشتراك فى الرحلة نابعا من قضائه سنوات عمره كلها كبحار. وقال لى إن السفن التقليدية اختفت، وأنه منذ

١٥ سنة يعيش على الشاطىء فى حياة هادئة فى بيته يرعى أسرته ويتحادث مع الجيران متذكرا الأيام الخوالى . والآن وقد سمع عن صحار ورحلتها التى تقصد الصين فإنه وجد من نفسه ضرورة المشاركة لأنه لم يشاهد الصين . ولا توجد لديه أية قيود تقيد حركته فإن أعضاء أسرته قد نضجوا ، وأنه يحس بالشبع من الحياة على الشاطىء لذا فإنه يريد القيام برحلة واحدة ويعود ليواصل حياته على الشاطىء . وكان ذلك التعبير واضحا جدا ولأول مرة أسمع عن ظاهرة تعرف باسم « نداء البحر » .

وكان وصول جمعه وعبد الله وجميل ومسلّم يعنى أن صحار أصبح لها أربعة بحارة من عمان من ساحل الباطنه ، وأن هذا العدد يوازى تماما عدد البحارة القادمين من المنطقة الشرقية خلف صور ، ذلك أن شخصا يدعى صالح اشترك مع عيد وخميس البحرية وخميس الشرطة .

ولم أكن متأكدا متى قابلت صالح للمرة الأولى ، وكل ما لاحظته أننى رأيته يوما ما على ظهر السفينة بينما كانت الاستعدادات قائمة فيها . ولكن لم يكن هناك أدنى شك فى أن أسلوب صالح وتحركاته حول صحار أنه يعرف تماما قيادة السفينة .

وهكذا حصلت على ثمانية بحارة من عمان ، وأن هؤلاء سيقومون بتعليم الآخرين كيفية تسيير سفينة من طراز « بوم » .

وبدأنا بوضع صحار فى مسقط أكثر الموانى فى العالم إثارة للتعجب . فمن ناحية وعلى ارتفاع شاهق تلوح فى الأفق قلعة الميرانى ، وهى قلعة عالية كان البرتغاليون قد شيدوها لحماية خليج مسقط ضد الغزاة . أما الآن فإن علم الحرس السلطانى الملون يرفرف متأثرا بالنسيم الشرقى وتحولت القلعة إلى ثكنات للحرس السلطانى الخاص .

وفى يوم الاحتفال بالعيد الوطنى العاشر كان الجنود على أتم استعداد بمدافعهم ، وكانت الأجزاء النحاسية لامعة جدا ، وأطلقت المدافع

إحدى وعشرين طلقة تحية لجلالة السلطان ، وكان للطلقات صدى فى الجبال حول الميناء. وعلى ظهر السفينة صحار أخذنا نضيبنا من دوى صوت الانفجارات ، ووضعنا أيدينا على آذاننا إذ كانت المدافع موجهة صوبنا تماما وكنا نشاهد المقذوفات النارية عند انطلاقها.

وكنا ونحن واقفون فوق ظهر السفينة صحار نشاهد قصر العلم بلونه الزاهى وأعمدته الرخامية ونوافذه الزجاجية الضخمة بما فيه من نافورات وحدائق وأضواء متلألئة .

وإلى أقصى اليسار قلعة الجلالى ثم الجبل الشهير وعلى جوانبه سجلت أسماء السفن التى ألقت مراسيها فى خليج مسقط فى القرنين الماضيين ، وكانت أحدث الأسماء مسجلة حديثا بلون جديد إحياء لذكرى المدمرات والسفن الحربية والتجارية . وكانت هناك أسماء شحب لونها وهى من القرن التاسع عشر . ويقال إن نلسون شخصيا كان على الشاطىء عندما سجل إسم سفينته .

وإذ يجد المرء نفسه محاطا بهذا الخليط من التاريخ الممزوج بالخيلاء والأبهة.. فلم يكن غريبا إذن العمل فى بناء سفينة من طراز العصور الوسطى عليها سارية ارتفاعها إحدى وستين قدما وأجزاء مثيرة للتعجب ، وما بها من حبال قشرة جوز الهند . وكانت ظلال البحارة وهم يتسلقون جوانب صحار ويأخذون طريقهم صوب السارية الرئيسية تبدو بشكل طبيعى وخلفها خليج القلعة .

كان الأمر بالنسبة للنظر رومانتيكيا ، ولكنه لم يكن كذلك بالنسبة لحاسة الشم ، إذ كان لدى الأنف انطباع مخالف . كانت السفينة قد إنبعث منها رائحة عفنة ، ولم يكن فى الاستطاعة ادراك هذه الرائحة عند الاقتراب من السفينة فى قوارب صغيرة فحسب ، بل وحتى بالوقوف على ظهرها فيما عدا الأماكن المفتوحة . وعندما يهبط المرء إلى باطن السفينة كانت الرائحة المخيفة تزكمه . فقد كانت رائحة تشبه رائحة البيض الفاسد . ويمكن للمرء أن يميزه دون الالتجاء إلى تحاليل

معملية ، وهو وجود غاز كبريتات الهيدروجين . ولكننى لم أهتم بمسألة الغاز فالبرغم من أنه من الأمور المرغوب فيها إلا أن المرء يستطيع معايشته .

أما موضع اهتمامى فكان الغاز ذاته إذ أنه يصيب الأدوات المعدنية بالتلف . فإذا نسى المرء سوارا فضيا أسفل السفينة على سبيل المثال . فسرعان ما يفقد لمعانه فى خلال ساعة أو اثنتين . وحتى عندما وقفنا على ظهر السفينة يصبح السوار أسود اللون بعد يوم واحد . وقد أصابتنى قشعريرة عندما تخيلت ماذا يمكن أن يحدث لمجموعة الصمامات الكهربائية المعدنية للمذياع الذى كان عليه أن يستقر فى باطن السفينة نصف عام . وحتى بعد فتح الفتحات الصغيرة للهبوط إلى قاع السفينة فإن رائحة الغاز ظلت واضحة بجلاء . وإذا ماتركنا الفتحات مفتوحة فإن رائحة الغاز تستمر واضحة . وإذا ما أغلقنا الفتحات طوال الليل تخرج هبة شديدة من رائحة الغاز الفاسد عندما تزيح أغطية الفتحات فى صبيحة اليوم التالى .

كانت تلك الرائحة الكريهة تنبعث من باطن السفينة ، وعندما يرفع المرء أحد ألواح الأرضية فإن الرائحة كانت كافية لأن تحول دون الكلام وقد يتقيأ . ولم يكن فى وسعنا إتخاذ اجراء آخر . وغسلنا أسطح السفينة بمياه البحر الجارية ولكن لم يحدث أى تغيير ففى صبيحة اليوم التالى استمرت الرائحة كما هى . وبحماس شديد غيرنا ثقل الموازنة فى السفينة ووضعنا ١٥ طنا من الرمال فى أكياس ، وبعد فترة أضفنا ١٥ طنا أخرى من الرمال الجافة فى أكياس .

وبالرغم من كل ما قمنا به من المهام الشاقة استمرت الرائحة المرعبة ولصقت بملابسنا . ورأيت استشارة بعض علماء المياه للأخذ بما ينصحون به ، وأخذوا عينات وقرروا أن الماء الآسن ينتج عنه غاز كبريتور الهيدروجين . وحذرونا من أن استمرار وجود الغاز على هذا

النحو فإنه كفيل بقتلنا جميعا . ولكنهم لم يقدموا أى اقتراح للقضاء عليه ولم يعرفوا مصدر الرائحة .

وتوهمت أن ذلك الغاز إنما هو نتاج تفاعل مياه البحر بزيت الخضروات الذى كنا قد نشرناه بين الألواح لكى تحتفظ حبال جوز الهند بمقاومتها ، ولكننى لم أجرؤ على تنظيف السفينة بمادة مطهرة قوية خشية أن تزيل تماما الزيت الذى يحفظ الألواح ، والأكثر من ذلك قد تؤثر على مكان الغرز والحياكة ، وإذا حدث ذلك وقضت الموا الكيماوية على الزيت والغرز التى تحكم بناء السفينة كانت النتيجة الطبيعية انهيار السفينة تماما .

ولم يكن محمد اسماعيل قلقا بخصوص رائحة البيض العفن ، وكان يهز كتفيه دون مبالاة ويقول إن بطون السفن الخشبية التجارية يصدر عنها دائما مثل تلك الرائحة . وحاولت طمأنة نفسى بالحقيقة التى قرأت عنها بأن السفن الخشبية فى القرن الثامن عشر كانت تنبعث منها رائحة قوية نفاذة إلى حد أنه كان هناك فتى يافع يمشى جيئة وذهابا على سطح السفينة السفلى وبيده ملعقة من الفضة ، وعندما يظهر على سطح السفينة يقدم الملعقة لقبطان السفينة للفحص ، فإذا كانت قد فقدت لمعانها دل ذلك على ضرورة الابتعاد عن بطن السفينة . وهكذا يبدو أن السفينة صحار اشتركت مع سفن القرن الثامن عشر فى أمر هذه الرائحة الكريهة .

وبالرغم من كل ما قمنا به استمرت لدى حالة من القلق الناتجة عن الرائحة الكريهة وقد تخيلت الحبال التى تربط أجزاء السفينة وقد تفككت ببطء حتى يأتى اليوم الذى تنهار فيه السفينة تماما ، وهكذا تنفجر صحار أجزاء كأنها برعم صغير يخرج من بذرة منتفخة . وفى كل يوم ، وبدون أن أجعل البحارة يجفلون . كنت أرفع أحد الألواح وبنفس مكتوم .كنت أتسلل حتى الأجزاء ذات الرائحة العفنة

وأتفحص حبال قشر جوز الهند بأداة حادة مصنوعة من عظام سمكة ضخمة ، لاكتشاف هل الحبال أصبحت اسفنجية ناعمة .

وأصبحت صحار بؤرة نشاط مكثف ، وكان الزورقان الصغيران اللذان سوف نستخدمهما لتموين السفينة أو الانتقال بهما إلى الشاطىء يتحركان جيئة وذهابا لحمل النجارين والمؤن والبحارة المتطوعين وبعض الزوار العاديين واستطعنا تموين السفينة بكل مانحتاج إليه : مئات من الأصناف اللازمة للرحلة التى ستمتد ما بين سبعة شهور أو ثمانية ، لفافة فوق لفافة من الحبال من جميع الأحجام ، وحزم من الخيوط المجدولة ، وحبال لرفع العلم وخفضه . وعشرات من القطع الخشبية كل قطعة منها تحفة ، وقد أحس ذوو القمصان الخضراء بالاعتزاز بالنفس نتيجة أعمالهم الممتازة .

ووضعنا فى السفينة أكياسا من الجير تحسبا لليوم الذى ننظف فيه السفينة فى ميناء أجنبى ونكسوها من جديد ضد الحشرات والهوام . كذلك كان هناك صفائح من دهن الأغنام لخلطه بالجير لتشحيم الحبال . ووضعنا فى صحار بعض المدقات والمسامير الضخمة . وصناديق بها أدوات النجارة . وقطع متعددة الأطوال من الخشب والسلاسل . وإذ تذكرت تجربتى فى رحلة برندن فأخذت الإبر والخيط وأحزمة جلدية سميكة .

وكان بالسفينة أربعة مراسى عثرنا عليها فى ميناء مسقط وكان أحدها من الطراز العربى ذى الأربعة خطافات . وظهرت صحار فى مقدمتها هذه المرساة فكانت شبيهة تماما بالصور التى رسمت فى العصور الوسطى .

ووضعنا فى السفينة كذلك المعدات الحديثة . مولد كهربى لشحن بطاريات المذياع وأنوار الإبحار . وكنت أشك فى أن المولد سيبقى حتى نهاية الرحلة ، لذا فقد حرصت على أن يكون لدينا عدد من المشاعل اليدوية ومصابيح غازية .

ثم كان هناك معدات الإنقاذ : عدد من أطواق النجاة وعدد من سترات النجاة وشعلات تستعمل فى إصدار الإشارات ولفت النظر . وطعام للطوارئ ، وعدد من آلات اطفاء الحرائق ، ذلك لأننا نبحر فى سفينة خشبية موسوقة بالزيوت وأنها جففت تحت شمس استوائية . وشغلت هذه المعدات جزءا لا بأس به من السفينة ولكننى كنت أعتقد أن أى بعثة مهما كانت مماثلة تماما لسابقاتها القديمة ألا تعرض أرواح أعضائها للخطر . وإذا كنت قد أخطأت فى بحثى أو فى بناء السفينة ، وإذا ما اندفعنا فى ليلة مظلمة فى مضيق ملقا بوساطة ناقلة بترول مثلا ، أو أن تهاجمنا الأعاصير فى بحر الصين الجنوبى فإننى كنت أريد تأمين أكبر الفرص لنجاة البحارة .

وكان علينا أن نختار الطعام وأن نحزمه ونحمله ، وإذ كان معى عشرون بحارا أشداء دائمى الجوع . لذا لم يكن هناك مكان كاف للطعام لمواجهة الرحلة بأكملها . وقد رأيت أننا نستطيع حمل قدر أساسى من الطعام وأن نشترى ما نحتاج إليه من الأماكن التى نمر بها فى طريقنا . ونبعت مشكلة أخرى مفادها أن نحتفظ بالطعام على الطريقة العربية للبحارة العمانيين أم الطعام الأوربى للأوربيين . واشترينا مايلزم وخلطنا ماعندنا طبقا للحاجة .

وجصلنا على صناديق من البندق والفاكهة المجففة ومئات من البيض احتفظنا بها فى الدهن ولففناها فى نشارة الخشب ، وأجولة من البصل وبقول جافة وأرز وعلب التوابل . وللتغيير كان لدينا مأكولات معلبة مختارة وفواكه معلبة . وكان طهى الطعام يتم على فحم محترق موضوع فى الرمل .

وداعبتنا كثيرا فكرة الحصول على سمك طازج يشوى على نار الفحم مما أسال لعابنا . ولكن كان علينا أن ننتظر الحظ السعيد لصائد السمك . وحرصت على أن يكون معنا كمية ضخمة من نوع محدد هو البلح . وبلح عمان ذو شهرة عالمية مدوية وبخاصة فى العالم العربى

بنكهته وحلاوة مذاقه . وفى أيام السندباد كان البلح هو العنصر الأساسى فى كل ما تحمله السفينة من أطعمة وكان العنصر الرئيسى فى غذاء البحارة . وفى الواقع كان العرب يحسبون سعة سفنهم بعدد الأجولة من البلح التى تستطيع السفينة حملها ، وقد أوسقنا بطن صحار بكمية من أجولة البلح . وتراكمت هذه الأجولة مع بعضها فى كومة مكتنزة . وكنا سعداء الحظ ذلك أن التمور التى وضعناها فى السفينة كانت من الأنواع الممتازة .

وكانت قائمة الأدوات والأشياء لا تنتهى : نصف طن من الفحم لطهى الطعام ، وصينيتين عمانيتين فاخرتين ، وإناء للقهوة عمانى من طراز تقليدى لاستخدامه للزائرين فى الموانى الأجنبية ، ولقاح ضد الجدرى والكوليرا والتيفوئيد والتيتانوس . وأثبت بروس فوستر براعته فى اكتشاف أصناف ضرورية فى الدروب الملتوية فى السوق . وكان يقود سيارة مرة أو مرتين أو ثلاث مرات أسبوعيا إلى المطار لتسلم معدات للسفينة كانت تشحن بالطائرة لنا .

وكانت شركة طيران الخليج المملوكة لسلطنة عمان والبحرين وقطر ودولة الامارات العربية المتحدة تقوم بحمل معداتنا ورجالنا دون مقابل وقد أثنى يوسف شبراوى مدير الشركة كثيرا على رحلة السندباد .

وبدأت المعدات العلمية تصل ، ذلك أننى ظننت أن رحلة صحار تستطيع الإسهام فى بعض الأبحاث المائية ، إذ أن السفينة ستمخر عباب ستة آلاف ميل من مياه المحيطات فى بطء وفى أغلب الأحيان فى مناطق بعيدة عن المسارات البحرية المطروقة الآن . لذا فقد أجريت عدة اتصالات بالعديد من الجامعات ومعاهد الأبحاث البحرية متسائلا عما إذا كان هناك بحث بحرى مفيد تستطيع سفينتنا الإسهام فيه .

وأوصلنى ذلك إلى العديد من علماء البحار ووضعنا برنامجا علميا . واتفقنا على تخصيص ثلاثة أماكن فوق السفينة صحار للعلماء الذين

سيأتون ويذهبون كما يريدون . وسيلحقون بالسفينة عند وصولها إلى اليابسة ، لذا فإنهم سيأتون فى فترات من الرحلة ملائمة لهم .

وإذ أخذت المعدات العلمية والصناديق تتراكم على الشاطىء فإن البرنامج العلمى بدأ يتخذ شكلا . كان من بين المعدات طوربيد فارغ هائل الحجم . وهو خاص بعالم الأحياء المائية الذى يريد دراسة بعض الحيوانات البحرية القشرية التى تعلق بالصخور . وقد اقترح أن يربط الطوربيد خلف السفينة على طول الطريق إلى الصين ثم ملاحظة أى حيوانات بحرية التصقت به . وعبرت عن مخاوفى من أن الحيوانات البحرية قد تموت لطول الفترة حيث أن الطوربيد كان ثقيلا وضخما وسيعمل على الاقلال من سرعة السفينة كثيرا ، لذا فقد أعدت الطوربيد الضخم وتسلمنا طوربيدا آخر أصغر منه .

وكان هناك أداة تشبه المطرقة صغيرة ، لحسن الحظ ، عليها وسائد صغيرة تمتص وتستخدم لإجراء التجارب على التلوث باختبار البترول العائم فوق سطح البحر . وكان هناك كمية مجمدة من مصل سم الثعبان كان واضحا أنه يخص العالم الذى يأمل فى تجميع بعض الثعابين على طول الطريق .

كذلك وصل فيض لا ينتهى من القنانى والجرار البلاستيكية وشباك للغوص والعديد من المعدات والأدوات العلمية الأخرى . وأخذت أفكر بقلق فى رحلة كابتن كوك الثالثة وقد طلب منه العلماء تخصيص مساحة فى السفينة لوضع أدواتهم ، فاقترح بطريقة جادة أن يوضع سطح اضافى فوق ظهر السفينة حتى تستطيع حمل كل المعدات . وإذ كان كابتن كوك يدرك أن ذلك سيكون مصدر خطر وسيزيد من متاعب قيادة السفينة فإنه رفض وترك معظم العلماء فى الهواء . وقد آملت أن يكون علماء صحار أكثر مرونة .

وصل العلماء الثلاثة إلى مسقط للمرحلة الأولى من الرحلة فى وقت مناسب ، وبدأت عملية ملاءمتهم لمهامهم . وكان اندروبرايس هو العالم المهتم بدراسة الثعابين والعوالق البحرية . أما جون هاروود من جامعة كامبردج فقد حضر ومعه كتاب عن الحيتان وتلسكوب وهو من وحدة أبحاث الثدييات البحرية ويقوم بعملية رصد الحيتان على طول الطريق حتى الهند . أما صاحب الطوربيد فإنه لن يلحق بالسفينة إلا عند وصولها إلى سيرلانكا ، وأرسل مذكرة يطلب فيها أن تسحب صحار الطوربيد إلى أن يصل .

وكان ثالث العلماء فى المرحلة الأولى من الرحلة روبرت مور ، وقد حضر متأبطا صندوقا من تصميمه يدل على براعته فى صنعه وقد امتلأ بأنابيب اختبار لامعة وزجاجات وأوانى غريبة الشكل مليئة بالمواد الكيماوية . وهو صاحب سلوك رقيق شديد العناية بالتفاصيل ذو عينين هادئتين بلونهما البنى خلف نظارة سميكة ، وله ذقن كالماعز ، وظهرت رجلاه الرفيعتان أسفل سرواله القصير الواسع . وكان عندما يمسك بيده شبكة لاصطياد الفراش فإنه يتخذ مظهر العالم المكتشف من العصر الفيكتورى .

وواجهت العلماء الثلاثة بنظرة فاحصة على معداتهم المتراصة وقلت لهم «أخشى عدم إمكاننا اصطحاب سوى نصف هذه المعدات . وإن أول مهمة أمامكم هى اختيار ماليس أساسيا وتركه خلفنا أو إعادته إلى جامعاتكم ، وبذلك نجد مكانا لما يتبقى ، وحالما يحدث ذلك عليكم الإسهام فى تحميل السفينة» .

وبدأ اندرو الكلام قائلا «ولكننا حضرنا كعلماء» .

فقاطعته فى حدة قائلًا «أخشى أن هذا ليس على صحار . إن كل فرد هنا هو أولا وقبل كل شيء بحار وإلا فلن تبحر السفينة . إننى أود من الجميع الاشتراك فى عمليات الحبال والتجهيز والمراقبة ، فأنتم بحارة أولا وعلماء ثانياً» .

وأخذت ثلاثة أزواج من عيون العلماء تنظر إلى فى شدة وريبة .

وتحدد يوم الابحار ، ٢٣ نوفمبر فى ختام الاحتفالات بالعيد العاشر لتولى صاحب الجلالة السلطان قابوس الحكم . وكانت عمان بأسرها فى حالة شديدة من الإثارة استعدادا للاحتفال . ونصبت أقواس النصر على طول الطرق وظهرت صور صاحب الجلالة السلطان على أعمدة الاضاءة فى الشوارع وعلى لوحات الإعلانات الضخمة وعلق بعضها فى شرفات المنازل . وتدلى بعض العمال على واجهات المبانى الحكومية يثبتون أسلاكا كهربائية بها مصابيح أحالت العاصمة فى الليل إلى بلاد السحر . وحضر المختصون لتجهيز الألعاب النارية . وأقيمت أربع لوحات ضخمة تعبر عن الحياة فى عمان . وكانت إحداها رسم للمحيط الهندى وألصق عليها نموذج مصغر للسفينة صحار ، وتخرج من مسقط خطوط تبين الطرق الملاحية القديمة ، وتبدو هذه الخطوط فى المساء مضيئة تنير الطريق إلى الصين . وقد رجوت ألا يكون ذلك تفاؤلا أكثر مما يجب .

ووضعنا خطة لكى تبدو صحار على المستوى اللائق بهذا اليوم الوطنى ، وقمنا بتلوين الجزء العلوى من السفينة باللون الأحمر والأبيض والأخضر وهى الألوان الوطنية لعلم سلطنة عمان ، ووضعنا مصابيح كهربية على الساريتين الكبيرتين ، لذا عندما تبدأ الألعاب النارية فى خليج مسقط ، وعندما تهتز قلعة الجلالى من الألعاب النارية الهائلة فإن صحار تأخذ مكانتها بين قطع الأسطول المتجمع من السفن

الحربية وسفن الحراسة التى تضىء طوال الليل . وكانت مشكلة صحار الوحيدة أن المولد الكهربى كان ضعيفا إلى حد أنه لم يكن فى استطاعته إضاءة جميع المصابيح الكهربية على الساريتين ، لذا فقد استعنا بمولد آخر من مركب بجوار صحار .

وكانت الألعاب النارية فرصة ملائمة للاحتفال بوداع ذوى القمصان الخضراء ، وقد اصطفوا بملابسهم الزاهية على ظهر السفينة فى فزع من الألعاب النارية التى كانت تنفجر فوق رؤوسهم وهم يحتسون كارى الدجاج وقد وضع عليه شرائح من الحلوى .

وفى الليلة التالية دعا ضباط القاعدة البحرية بحارة صحار للعشاء وانقضى المساء فى ممارسة بعض الألعاب العنيفة التى نتج عنها . بعض الإصابات الخفيفة .

وعندما جلبنا بعض الفاكهة الطازجة . كان ذلك إيذاناً بأن صحار قاربت على الاقلاع .

وأخذت صحار أهبتها وتزودت بالزاد والسلاح واستعدت للمغامرة الكبرى ، وأخذ علية القوم وأصحاب المقام الرفيع ، يتجمعون صبيحة يوم ٢٣ نوفمبر فى القاعدة البحرية . وتجمع لتحية صحار سفينتان من سفن إطلاق الصواريخ ، وسفينتان من سلاح الحدود ، واليخت السلطانى الأبيض . وقد ألقى سمو السيد فيصل كلمة وكذلك مبعوث صينى خاص أتى من بكين لمشاهدة إقلاع السفينة .

وباركنا أحد رجال الدين ، وتسلم خميس البحرى نسخة من القرآن الكريم معدة خصيصا فى داخل علبة مبطنة بالمخمل الأحمر على

أن يقدمها إلى مسلمى الصين . وألقى بحار كهل من صور ، قصيدة شعرية وضعها خصيصا تذكارا لبسالة بحارة عمان الأولين ، واحتفاء بنجاح الرحلة ثم صافحنى سمو السيد فيصل مودعا ومتمنيا لنا رحلة طيبة . وقال المبعوث الصينى إنه يأمل أن يكون فى استقبالنا فى كانتون .

وعزفت فرقة موسيقى شرطة عمان السلطانية السلام السلطانى وكما هى العادة فى العالم . كان العمانيون يشاهدون الموكب فى حماس . وفى تمام الساعة الحادية عشرة انطلقت رصاصة واحدة من بندقية كان لها صداها العميق بين قمم الجبال . وفى نفس اللحظة أطلقنا العلم المثلث الشكل لبدء الرحلة ، وهو علم قرمزى مثلث الشكل مطرزا عليه بلون الذهب « بسم الله الرحمن الرحيم » .

وسرعان ما انبعث هدير كالرعد عندما بدأت آلات السفن المرافقة تهدر وهى تقوم بعمل تشكيل كالسهم حول صحار . وألقى خميس الشرطى الحبل لإحدى السفن واستطاعت سفينة من سفن سلاح الحدود مساعدتنا على الاستدارة حتى نقوم بتحية علية القوم الذين اصطفوا فى شرفات القيادة العامة للقاعدة البحرية ، ثم انطلقت صحار فى البحر واتخذت وجهتها إلى الجنوب الشرقى .

وأمسك العمانيون بحبل الشراع الرئيسى القوى وقطره ست بوصات ويتصل بالسارية الرئيسية التى تعلو خمسين قدما فوق رؤوسنا . وصرخ خميس الشرطى « آه يللا . آه يللا » وسرعان ما ترك العمانيون الحبل وتدلت فوق رؤوسهم الحبال الرفيعة التى تطوى بها الأشرعة وما لبث الشراع الكبير أن امتلأ بالهواء كأنه نافذة . وصدرت أصوات الارتياح عندما انفكت جميع الحبال من حول الشراع الذى اتخذ شكل قوس هائل.

وأخذ البحارة ينشدون « يللا . يللا . الله المعين » بينما هم يجذبون الشراع الرئيسى حتى يتخذ أفضل الأوضاع ، واستمرت صحار فى طريقها . وأخذت أتسمع فى المذياع الأوامر المقتضبة من قبطان اليخت السلطانى ، وكان اليخت هو السفينة الرئيسية بين السفن المرافقة . وبعد لحظات مررنا فى طريقنا بالسفينة « شباب عمان » المخصصة لطلاب كلية البحرية بالسلطنة . وأخذ طلبة البحرية فى ملابسهم الكاكية يحيون صحار بينما هى تمرق بالقرب منهم .

ومن مكان ما حصل جمعة على محارة أطلق منها عدة فتحات صدرت كأصوات طويلة عالية ردا على تحية الطلبة البحريين . وأخذت السفن الحربية تشق عباب البحر فى سرعة فائقة . وسمعنا فرقة موسيقية أخرى تعزف فى سرور ، وكانت هذه المرة من موسيقات القرب من اليخت السلطانى . ثم طلقات نارية مرت فوق رؤوسنا وكانت على مقربة جدا من السفينة صحار إلى درجة أننى وضعت اثنين من البحار على أهبة الاستعداد ومعهما آلات الإطفاء خشية اندلاع النار فى ظهر السفينة الخشبى .

وأخذت السفن المرافقة طريق العودة بسرعة إلى مسقط تاركة خلفها تياراً بحرياً أبيض اللون يتحرك بعنف فى خطوط عميقة مستقيمة كذلك فإن المراكب ذات الآلات القديمة والتى كانت تحمل ذوى القمصان الخضراء بدأت تشق طريقها للعودة فقلت لهم بصوت مرتفع ، « إلى اللقاء إلى اللقاء ذوى القمصان الخضراء ، أشكركم على بناء سفينة جميلة . أشكركم » .

وأخذت أراقبهم من خلال التلسكوب ولاحظت الدموع تطفر من عيونهم . واستدرت قائلا « دعونا نلاحظ أمور السفينة وأن نضع كل شىء فى مكانه . إننا فى طريقنا الآن » .

وشغل العمانيون الثمانية أنفسهم بلف الحبال وترتيب الأشياء فى عناية تامة . وساعدهم البحارة المتمرسون : محمد اسماغيل رئيس عمال بناء السفينة ، وقد طلب مصاحبتى حتى الهند للاطمئنان على السفينة التى شارك فى صنعها . وترندور باترسون الذى حضر لمصاحبتنا فى المرحلة الأولى من الرحلة ، وقد فشل فى مقاومة رغبته فى الاشتراك فى إبحار سفينة عربية ، وتوم فوسمر صانع النماذج والذى أصبح الآن مسئولا عن المذياع .

وصرح لى توم بأنه يود ألا يحدث شيء ضار بالمذياع وقال إنه ليس لديه أدنى فكرة عن إصلاحه . فطيبت خاطره قائلا « سيكون هناك وقت طويل للتعلم ، وعليك ألا تفقد الدليل » .

حقا لقد أخذت أفكر : إننا جميعا سيكون لدينا الوقت الطويل للتعلم . ونحن الآن فى الطريق الذى سار فيه السندباد البحرى والبحارة العرب القدامى ، طريق البحار السبعة إلى الصين وهو الطريق الذى عرفه التجار العرب المغامرون منذ ألف عام .

الفصل الخامس

بحر العرب

من الأمور الطبيعية أن الأيام الأولى من مغامرة مثل رحلة السندباد إنما تندرج بين الأمور المثبطة للعزم وتبعث على الإحساس بالإحباط. ويحدث ذلك عندما ينقطع أحد الحبال فجأة، أو أن تفك أنشوطة كانت رديئة الربط، أو أن يتمزق قماش الشراع أو أن تتناثر بعض المعدات والآلات والمواد التى أمكن تنظيمها بعد عناء، أو أن تضيع بضع ساعات بحثا عن شيء دس فى آخر لحظة من لحظات تصفيف المواد وتخزينها. كذلك عندما يكون البحارة فى أقصى حالات الانحطاط النفسى.

ولكن سرعان ماتخبو الإثارة عند الرحيل، ويبدأ رد الفعل ويترنح الرجال الذين لا يستطيعون التحكم فى حركات أرجلهم ويسقطون ويتقيأ البعض أو يحاول منع ذلك حالما تبدأ السفينة فى الاقلاع وتتقاذفها الأمواج. وهنا يدرس كل بحار الآخرين خفية، وهو مدرك تماما أن أمامه شهوراً عديدة مستمر عليه وهو يعيش معهم فى هذا العالم الخشبى الصغير.

وبدأت رحلة صحار بحادث؛ ففى صبيحة اليوم الثانى من الرحلة، كنت أقوم بتسجيل سرعة السفينة وتقدمها اليومى فى قمرتى فى مؤخرة السفينة، عندما صك سمعى صوت خشخشة صادرة من المولد الذى يعمل بالديزل لشحن البطاريات، وسرعان ما سمعت صوت انفجار المولد، وفى نفس اللحظة صدرت عدة محبطات قوية

تنذر بالخطر وفى وقت واحد أخذت سلسلة من الخبطات القوية الأخرى تهز سطح السفينة ، وبعد لحظات سمعت صرخات تدل على الألم .

اندفعت صاعدا على الدرج ووجدت المولد وقد مال على جانبه وينسكب منه الزيت والوقود . وقد وجدنا مقدمة المولد وقد تحطمت تماما واستقرت بعيدا وكان بيتر دوبس منهارا على ظهر السفينة ، وقد انقلبت سحنته من الألم بينما يمسك بقدمه . وكانت نافورة من الدماء تندفع من بين أصابع قدمه ، وتناثرت بقع دموية كثيرة فى كل مكان . والتف بعض البحارة حول بيتر وقد أصيبوا بصدمة، ولكنهم سرعان ماتمالكوا أنفسهم واستردوا وعيهم . ونقلوا بيتر إلى صندوق خشبى على ظهر السفينة وعاونوه على أن يستلقى فى راحة . واندفع بروس إلى أسفل ، باحثا عن صندوق الاسعافات الأولية . وعاوننى خميس البحرى على ايقاف نزيف الدم المندفع من قدم بيتر ، ونظرت إلى موضع النزيف لأجد جرحا بليغا عميقا وصل إلى العظام .

وسألت بيتر « ماذا حدث ؟ » .

وأجاب بيتر وقد أصبح وجهه أبيض من الصدمة والألم « كنت أعد المولد للعمل ، وقد تشابكت ذراع التشغيل وأخذ المولد يدور حول نفسه ومالبث أن انقلب . وارتطمت الذراع بظهر السفينة وانقصف بسرعة محدثا صوتا حادا ، وانفجر الجزء الأمامى وأصابت قدمى قطعة حديدية طائرة » .

وكان الجرح كأنه من شظية قنبلة وثقب عميق يستدعى عناية بالغة ، ولم يكن لدينا طبيب على السفينة . وداهمنى الخوف بأن يتعفن الجرح . إذا لم نعتنى به تماما . لذلك حاولت تنظيفه ، بقدر المستطاع على أمل أن أخرج منه الشظايا المعدنية ، وربط بروس الجرح بضمادة ولكن استمر النزيف .

ووجهت رسالة عبر الراديو إلى شخص يدعى نيل ادوارد ، وهو هاوى إذاعة فى مسقط مع مجموعة من هواة الإذاعة فى عمان لالتقاط ما نصدره من إشارات .

« هنا صحار تنادى . لقد أصيب شخص فى السفينة من جراء حادث : هل نستطيع ترتيب مساعدتنا طبيا » . كان هذا هو النداء الذى أطلقناه ووعد نيل بعمل كل ما يستطيع .

وبعد مضى ساعة نادى نيل قائلا إن بحرية صاحب الجلالة السلطان فى سبيل إرسال طبيب وإن سفينة من سفن الدورية فى طريقها إلينا من مسقط وستصل فى خلال ساعتين . واستفسر عن مكان صحار ، وأعطيته موقعنا ، وبعد عملية حسابية وجدت أنه فى أحسن الأحوال سيصل الطبيب فى ظرف ثمانى ساعات . وكان بيتر يعانى آلاما حادة ، ومن حسن الطالع أن صحار كانت تسير فى أحد المسارات التى تتخذها ناقلات البترول جيئة وذهابا بين الخليج العربى والشرق الأقصى من خلال مضيق هرمز . وفى هذه الأثناء كانت هناك ثلاث ناقلات بترول ضخمة على مرمى البصر ، وراودنى الأمل فى الحصول على مساعدة مؤقتة من إحداها .

وطلبت من توم أن يحاول الاتصال بالناقلات عن طريق الراديو ، وأن نطلب زيارة طبيب إذا كان لديهم لمعالجة جريح عندنا ، وحاول توم الاتصال بتلك الناقلات ولكن لم نستقبل أى صدى لنداءاتنا ولاشك أن ناقلات البترول لم تكن تملك وسيلة اتصال .

وبعد ظهر ذلك اليوم وعلى بعد ميل واحد من صحار مرت ناقلتان ، وكان الجو صحوا والشمس ساطعة والرؤية واضحة ، وكانت سفينتنا تسير فى هدوء يدفعها نسيم لطيف ملأ أشرعتها البيضاء ، ولكن

لم يلق أحد بالا نحونا . وطلبت إشعال ضوء أحمر لمحاولة جذب انتباه الناقلتين . وبالرغم من ذلك لم نجد أى استجابة واستمرت الناقلتان فى طريقهما متجاهلتين سفينتنا .

وكان ذلك درسا عمليا فى عدم الاستجابة لأى طارىء فى البحر فى أثناء السفر وكان لدينا كل معدات الأمان على ظهر صحار ، ومصابيح الإضاءة التى تستعمل فى الاشارة للفت النظر ، والمذياع ، ومرآة الإشارات ، وكنا على مرمى البصر من سفن كبرى حديثة الصنع . وبالرغم من ذلك فإنه بدون حراس منتظمين على ظهور تلك السفن ولعدم وجود جهاز يدير وجهة صحار حتى تقوم بمحاولة لاعتراض طريق تلك السفن ، كل هذه الأمور جعلتنا فى حالة يأس . كان وضعنا أقرب مايكون للوجود فى الأراضى المنعزلة المفقودة من قارة أطلانتيس .

وكان لقاؤنا مع سفينة الدورية تجربة هادئة . كانت السفينة تستطيع الإبحار بسرعة تزيد عن ٢٠ عقدة ، وقد جهزت بجهاز رادار . وكان بحارتها قد نالوا تدريبهم فى سفن صغيرة فى البحر ، وبالرغم من ذلك لم تستطع سفينة الدورية أن تلحق بنا إلا بعد إنقضاء ١٤ ساعة . وكانت صحار تمثل هدفا ضئيلا بالنسبة للرادار ، ولم يكن فى استطاعتى تحديد مكاننا بدقة حتى تلحق بنا سفينة الدورية حتى ظهرت النجوم الأولى فى السماء واستطعنا تحديد مكاننا .

أخيرا وفى تمام الساعة العاشرة من صباح اليوم التالى وصلت سفينة الدورية إلينا لا عن طريق الرادار ولكن ببضع ومضات فى الأفق صادرة من ساريات صحار . ووصل الطبيب على قارب مطاطى وأخذ يتفحص قدم بيتر المصابة ، وطلب تنظيف الجرح ، وخاط الجزء المصاب . وكان بيتر مصمما على الاستمرار فى الرحلة ، فطلبت من

الطبيب ابداء رأيه فى ذلك فأجاب إنها مخاطرة إذ قد يتعرض الجرح للتلوث ، وبما أن طريقنا هو بحر العرب فإننا لن نجد أى مساعدة . ولكن من ناحية أخرى إذا استطاع بيتر عدم إجهاد قدمه وبقائها نظيفة فإن الجرح سيندمل كما ينبغى .

وتناقشت مع بيتر واتفقنا على أن يستمر معنا ، وكان ذلك التصميم أمرا طيبا ، إذ أن بيتر كان شخصا قويا منظما إلى جانب براعته فى الغوص وكان عضوا بارزا بين البحارة فى أوقات الشدة التى قد تواجهنا .

وكان ابحار صحار عنصراً أساسيا فى رحلة السندباد بأسرها . وكان من بين الأغراض الأولى للرحلة معرفة كيفية نجاح البحارة العرب الأولون فى شق طريقهم إلى الصين . كان ذلك انجازا مذهلا . فقد استطاعوا الابحار حول مايقرب من ربع محيط الكرة الأرضية . بينما كانت السفن الأوربية العادية تعانى من متاعب ومصاعب الابحار وعبور القنال الانجليزى . واستطاع العرب قيادة سفنهم فى الطرق السليمة لا بالحظ ولكن بعد حسابات دقيقة . وتدلنا النصوص القليلة عن العرب الأولين بكيفية قيامهم بهذا العمل البطولى .

كما تؤكد تلك النصوص أنهم استعانوا بالنجوم وليس بالشمس لتحديد مواقعهم . وهناك بضع اشارات غامضة عن خرائط . وكتب للمرشدين على ظهر السفن ، وكانت تجميعات من تجارب البحارة العظام . ولكن لم توجد خريطة عن بحر العرب قديما ، حتى جاء القرن الخامس عشر عندما ظهر كتاب استطاع كشف الغموض الذى كان يلف قيادة السفن العربية .

والكتاب الذى نعنيه بقلم أحد أهالى عمان ، هو أحمد ابن ماجد . وكان رئيس بحارة فى صور ويعد واحدا من أشهر ملاحى عصره .

ومن حسن الطالع أن كتاباته ترجمت إلى لغات أخرى ووضعت لها الحواشي والهوامش بقلم باحث انجليزى يدعى جيرالد تيبتس ، وكنت قد اصطحبت معى نسخة من كتاب ابن ماجد ، وأصبح الآن دليلى فى اختبار الوسائل التى اتبعها العرب القدماء فى الابحار .

كان الدليل على درجة كبرى من الصعوبة فى تنفيذه ، ويزيد من صعوبته أنه كتب بالشعر . ويبدو أنه كان معجبا بالشعر . وكان الكتاب واحدا من السلسلة التى كتبها ابن ماجد ووضع فيها كل الأساليب التى كان يتبعها الملاحون العرب الأولون . وهو بالتأكيد عرض للنظرية الفلكية ، كيف أن النجوم تتحرك فى السماء فى أوقات مختلفة من السنة ، وكيفية تعيين الأبراج المتعددة ، والأمر الذى بعث لدى البهجة والسرور تلك التفاصيل العملية ، وكيف كان البحار العربى يحدد مكانه فى البحر ، وكيف كان يحدد طريقه .

كانت آلة ابن ماجد الوحيدة فى مواجهة تلك الأمور لا تزيد عن لوحة خشبية طولها حوالى ثلاث برصات بها ثقب فى وسطها . وتتحرك فى هذا الثقب قطعة من الخيط به عقدة . ويقوم الملاح بوضع تلك العقدة بين أسنانه ويمد الخيط بحيث يصبح مشدودا جدا ، وينظر بعين واحدة ويراعى أن يكون أحد طرف الأداة ملامسا للأفق . وبعد ذلك يحدد ارتفاع النجم القطبى على الناحية الأخرى من الأداة ، كان الأمر يبدو بسيطا إلى حد بعيد .

وقد قطعت نموذجا من الورق المقوى وثقبت فيه ثقبا فى وسطها ووضعت قطعة من الخيط ذى العقدة فى الثقب ، ووقفت على ظهر السفينة لأجرب تعليمات ابن ماجد . وكان من بين نصائحه أن يغسل البحار عينيه بماء بارد قبل الرصد ، وأن يتخذ وقفة ثابتة ، ويحاول الابتعاد عن الرياح حتى لا تمتلىء عيناه بالماء .

وكان أنسب الأوقات للملاحظة كما يقول ، عندما يكون الجو صحوا والأفق واضحا . وكان الليل الذى يضيئه القمر مناسبا جدا وبعد بضع لحظات من تغيير وضع الأداة وتحريكها تمكنت من قياس ارتفاع النجم القطبى ، وسجلت وضع صحار فى مذكرة وكررت التجربة فى الليلة التالية وأدركت مدى التغيير الذى أصاب وضع النجم القطبى وبعد قراءة مادونه ابن ماجد فى كتابه وقارنت ماسجله مع جداول الابحار الحديثة فوجدت العلاقة واضحة على الرغم من أن ابن ماجد لم يستخدم الدرجات والدقائق فى مقاييسه ، بل كان يستخدم اصبعه فى القياس . وفى الليلة الثالثة كان فى استطاعتى رصد ارتفاع النجم القطبى بدقة تكفى لتحديد خط العرض الذى يحدد مسار صحار بهذه القطعة من الورق المقوى وقطعة من الخيط ذات عقدة .

وبالرغم من أننى كنت مبتدئا فقد كان باستطاعتى قيادة صحار إلى أى نقطة على طول ساحل الهند ونحن على بعد ٥٠٠ ميل . وكل ماكنت أريد معرفته هو مدى ارتفاع النجم القطبى بالقياس بالأصابع وأن استدير شرقا وأن أجعل النجم القطبى على نفس الارتفاع حتى أصل إلى الشاطىء .

وأصبح يطلق على هذا الأسلوب عبارة « الابحار بخط العرض » ، ولكن مما زاد من الإثارة ماقدمه ابن ماجد من معرفته كيفية تحديد خطوط العرض باستخدام مجموعة كبيرة من النجوم فى الليالى التى يختفى فيها النجم القطبى . وقد وضع قائمة بالنجوم بعد قياسها وأن تحل محل النجم القطبى . وكان بعض هذه النجوم يظهر بسهولة بينما البعض الآخر كان يقاس مزدوجا إذا كان متصلين ببعضهما وفى بعض الشهور القمرية . وهكذا فإن معلومات ابن ماجد عن أبراج النجوم وتحركاتها تدعو إلى ضرورة ادراجها فى دوائر المعارف .

وشرح ابن ماجد كذلك كيفية ادراك ارتفاعات النجم القطبى المتعددة ، وكيفية احتساب سرعة الرياح ، والعلامات التى تبحث عنها عندما تقترب من الشاطىء بعد مسيرة طويلة فى المحيط إلى غير ذلك من معلومات . ولكنه لم يعرف كيفية تحديد خطوط الطول بالنسبة للمكان بين الشرق والغرب . ولكن ذلك لم يكن أمرا هاما وفى رحلة إلى الصين حيث نجد معظم الشواطىء تمتد إلى الشمال وكانت معرفة الوضع بالنسبة لخطوط العرض كافية جدا .

وكان ابن ماجد يعرف كذلك ما يجب التنبه إليه عندما يقترب من اليابس ، وحدد كثيرا من الجبال والألسنة التى تمتد على طول الشواطىء . ووضع قائمة بأماكن الموانى الهامة . لذا فليس هناك مجال، للدهشة كثيرا من أن ابن ماجد يصبح « معلما » وهذه أعلى الرتب التى يحصل عليها بحار .

وبين العرب كيف كانت الرتبة الدنيا للبحار تطلق على الشخص الذى يعرف خطوط الشواطىء ويستطيع الابحار على امتدادها متجنبا الصخور القريبة من الشاطىء والأخطار التى يتعرض لها .

أما المرتبة الثانية فتطلق على البحار الذى يعرف ما فيه الكفاية عن ممرات المياه المفتوحة بعيدا عن الشاطىء والسير فى طريق مستقيم ما بين مكان رحيله حتى يحط رحاله على اليابسة .

والمرتبة الثالثة الأرفع هى «المعلم» وهو الذى يستطيع الابحار بسفينته تحت كل الأجواء ومختلف الظروف بعيدا عن اليابسه ما بين أى ميناء إلى أى ميناء آخر مستخدما النجوم وحصيلته من الخبرة . وألا يفقد خط سيره مهما صادف من عواصف عنيفة أو أن يحمله التيار بعيدا عن خط سيره .

وكان أحمد بن ماجد «معلما» وقيل إنه هو المرشد العربى الذى أرشد فاسكودى جاما إلى الطريق من أفريقيا إلى الهند. وعندما استدار فاسكودى جاما حول رأس الرجاء الصالح وأبحر شمالا على طول شواطىء شرق افريقيا فإنه استعان بأحمد بن ماجد لكى يقود السفن البرتغالية إلى كلكتا وساحل مالابار فى الهند. إذ كان المعلمون العرب والهنود يستخدمون نفس الممرات المحيطية عدة قرون. وهكذا فإن ما احتسبه البرتغاليون كشفا كان شيئا روتينيا بالنسبة للمعلمين العرب.

وقد أحسنت استخدام اللوحة الورقية والخيط وتعرفت تحت اسم (كمال) (Kamal). ولكن هل يستطيع غيرى من البحارة استخدامها؟ وقد حاول العديد منهم عبثا قياس النجم القطبى. وقد أدركنا أن هذه الأداة البسيطة لا تصلح إلا لمن هم فى مثل حجمى، وحصل البعض على قراءات مختلفة. وقد اعتمدت على كتابات ابن ماجد ووجدته قد وضع حلا لهذه المشكلة كذلك.

ولكن هل استخدم البحارة العرب الأوائل البوصلة لإرشادهم؛ حقا إنه فى زمن ابن ماجد فى القرن الخامس عشر كان استخدام البوصلة على نطاق واسع، ولكن المصادر الأولى لم تشر إلى ذلك. وللمرة الثانية كانت الإجابة هى الاعتماد على النجوم. وعندما استفسرت من صالح الذى كان ربانا لمركب صيد عربى أن يحدد لى الأسماء العربية التى تطلق على البوصلة، كشفت إجاباته أن معظم نقاط البوصلة مغايرة لما يستخدمه الأوربيون إذ كانت تدل على أسماء النجوم. وكان من العادات القديمة أن يوجه البحارة العرب سفنهم فى الاتجاه الذى تظهر فيه النجوم ليلا. ففى أثناء فترة الليل كان البحارة العمانيون المهرة على صحار يوجهون السفينة مسترشدين بالنجوم فى السماء، أما فى النهار فإنهم كانوا يوجهون السفينة مسترشدين بالشمس على أن تكون الرياح الموسمية على نفس الزاوية لأشرعة صحار.

ولكى أعرف مدى تقدمنا كان على أن أعرف مدى سرعة صحار فى المياه ، وقد عرضت ذلك الأمر على العلماء المصاحبين لنا . وقضى العلماء الثلاثة ساعة ممتعة مع حاسباتهم ثم ساعات التوقيت (الميقاتية) واثنى عشر برتقالة .

وقاسوا أولا المسافة الحقيقية لطول السفينة . وكان روبرت مور يجلس فى الجزء المقوس من السفينة ، وقد ظهر بمظهر الأستاذ بعمامته التى استطاع لفها حول رأسه وصاح «الآن» ، وقذف بقطعة من قشر البرتقال فى الماء . ونظر جون هاروود فى الساعة الميقاتية عندما ارتطمت القطعة بسطح الماء . وصاح اندرو عندما وجد قشرة البرتقال تعوم أمامه . وأوقف جون الساعة الميقاتية وأخذ يحسب بالأرقام . وأخذت قشور البرتقال طريقها بجوار صحار . ومالبث جون بعد أن قرع على حاسبته وقال إن سرعتنا هى ٤,٣٨٣٩ عقدة مع التنبه إلى خطأ ضئيل . وقال روبرت «ألا يوجد أحد يرغب فى التهام برتقالة ؟ إننى قد نزعت القشر عن كثير منها» .

إن الأصوات على ظهر سفينة شراعية عربية فريدة فى تنوعها . والأصوات الصادرة عن صرير الخشب والحبال ، وهو بمثابة الخلفية الدائمة فى حياتنا يتخذ صفات خاصة . فهناك الصرير المرتفع الصادر عن حبال قشرة جوز الهند التى تسند السارية ، وهو صوت يختلف تمام الاختلاف عن أصوات الحبال الأخرى .

ثم هناك الصوت الناعم المكتوم الصادر عن ذراع الدفة عند ماتصطدم به الأمواج المحيطة بالسفينة ومايحدث من أصوات عندما يعدل قائد الدفة وضعها . ويأتى بعد ذلك صوت احتكاك ناعم عندما تحتك الأشرعة بالصوارى . وكانت عشرات من الأجزاء الخشبية يصدر عنها مايقرب من الكلام مع بعضها البعض فى كل جزء من أجزاء السفينة ، بينما صحار تشق طريقها بين الأمواج .

وكانت الكتل الخشبية الضخمة تزحف إلى أعلى وإلى أسفل فى جسم السفينة بل إننى فى قمرتى كنت أعرف اختلاف اتجاه الرياح دون أن أصعد إلى ظهر صحار . كذلك كان الصفير الصادر عن المياه المحيطة بالسفينة توضح سرعتها .

وعلى امتداد الأيام القليلة الأولى فإن الصناديق والعلب الورقية والحبال والأكياس والقدور الصغيرة ذات المقابض وأجزاء من الملابس كانت تنتثر فى كل مكان على ظهر صحار إلى حد أنه بدأ من الاستحالة وجود مكان نستطيع الوقوف فيه . وإن السفن العربية مشهورة بالاختلاط والتشوش الكامل على ظهرها ولكن يبدو أن صحار ضربت الرقم القياسى فى ذلك الأمر .

وكانت المناشف تضرب بعنف قبل أن تجف وهى معلقة . وأخذت خيوط أدوات صيد السمك تلتف حول أقدمنا . وكانت شباك الفواكه تتأرجح فوق الأبواب الموصلة إلى الحجرات . وتدريجيا بدأت الفوضى تنحسر عندما التهمنا الفواكه الطازجة .

وقد خصص لكل بحار صندوقان يحتفظ فيهما بمتاعه وحاجياته الشخصية . ونظمنا وضع الصناديق تحت أسرة النوم المتراصة على امتداد جسم السفينة . ولكى نحتفظ بالبرودة داخل السفينة بقدر المستطاع لم يكن هناك حواجز فاصلة بل كانت هناك دعامة طويلة تمتد على طول السفينة بين المخزون فى المقدمة حتى الحائط من قماش القلوع مرورا بغرفة القبطان فى مؤخرة السفينة، ويعيش البحارة فى الجزء الغريب من الدعامة ومعهم العمانيون والعلماء . وباعتبارى القبطان المسئول كنت لحسن الحظ أعيش فى غرفة بمفردى .

وحول الجزء الأسفل من السارية الكبرى الممتد إلى أسفل مخترقا ظهر السفينة العلوى كانت هناك خزائن لخزن الأطعمة المثلجة المعلبة . وفى الجزء الأوسط يوجد صندوقان كبيران ، خصص أحدهما للأجهزة

العلمية والآخر لحفظ آلات التصوير . وفى نفس الوقت كنا نستخدم هذين الصندوقين كمكاتب . وعلى مسافة وبالقرب من مؤخرة السفينة كان المخزن الرئيسى للأطعمة ، أجولة وبراميل . ثم منضدة للمذياع ، وبعدها قمرتى وبها سريران اضافيان وبضع ألواح خشبية تشكل مكتبا ، وصندوق عمانى مقوس بشكل رقيق يستخدم كمقعد . وعندما كنت أجلس فوق الصندوق وألقى نظرة أرى قدمى البحار المختص بالدفة وهو واقف فى طرف السفينة فوق رأسى مباشرة .

وكانت ملابسنا تتلاءم مع الأحوال المناخية ، وكان العمانيون فى الليل يخلعون الدشداشة ويتخففون بقمصان خفيفة وأوزرة . وسرعان ما قلدناهم وارتدينا الأوزرة وخلعنا أحذيتنا إذ كان الحفاء عمليا وأكثر ملاءمة وراحة .

كان يومنا يبدأ من الفجر عندما يصلى العمانيون صلاة الفجر ، ويلى ذلك تناول الافطار ومعه الخبز والفطائر .

وقد قسمنا البحارة إلى ثلاث دوريات : عمل لمدة أربع ساعات يتلوها راحة لمدة ثمانى ساعات . ولذلك كان هناك وقت فراغ طويل وكان العمل اليومى روتينيا بسيطا : فحص الأشرعة وتثبيتها فى أفضل زاوية ، وفحص الدفة ، وملء البراميل على ظهر السفينة بالماء ، على أن تكون الأشرعة مشدودة بإحكام .

وفى كل صباح نجد كمية من المياه صفراء اللون آسنة كريهة الرائحة بارتفاع حوالى قدم . وكنا نتخلص من الماء بالمضخة حيث كان يترك أثرا قذرا خلفه . ولم يكن يوجد إلى جانب ذلك عمل آخر فى معظم الأوقات .

وكانت المجموعة غير العاملة تقضى وقتها فى القراءة أو كتابة خطابات نرسلها فى بريد المنطقة التالية للتوقف ، أو النوم نوما خفيفا فى الشمس . وكان الظهر الأمامى هو المكان المفضل إذ كانت السارية الرئيسية بشراعها تدفع الهواء كنسيم لطيف بارد ، وفى أوقات ارتفاع الشمس كان ذلك الشراع يمنحنا مساحة لا بأس بها من الظل .

وقد بدأ كل بحار يتخذ لنفسه خصائص فردية كان عبد الله بذراعيه الهائلتين ومشيته السريعة وكأنه يتدحرج . أثبت أنه خير من يقود دفة السفينة ، إذ كان صاحب براعة وموهبة فى توجيه صحار . وكان يجلس بشكل غير مريح فى مهب الرياح ويقبض على ذراع الدفة بقبضة يده الضخمة القوية وتبدو عليه مظاهر الراحة . وكثيرا ما كان يجذب الدفة قليلا أو أن يعدل من وضعها دون أن ينظر إلى الدفة ذاتها . وكانت السفينة تطيعه وهى تشق طريقها فى هدوء وببساطة تاركة خلفها أثرا مستقيما . ولم يكن هناك شخص آخر يستطيع منافسة عبد الله فى توجيه دفة المركب إذ كان البحارة الآخرون أقل منه براعة فى توجيه الدفة .

وأثبت عيد أنه أفضل متسلق بين البحارة ، وكان جسمه ملائما لذلك . وبالرغم من أنه كان فى أول الأمر لا يحتمل التسلق ، وكانت حبال الأشرعة تبعث لديه الدوار ، إلا أنه كان يمتلك من الجرأة مايدفعه إلى التسلق عاليا بين الأشرعة والصوارى إذا ماطلب منه ذلك . وكان يقبض على الحبل الرئيسى الضخم ويرتفع إلى أعلى قبضة وراء أخرى .

وفى البداية كنت أعطيه أداة إنقاذ خوفا من سقوطه فيصاب بالعجز إن لم يورده مورد الهلاك . ولكن فى خلال عشرة أيام تولدت لديه الثقة فى الصعود إلى قمة السارية قبل أن يفكر فى ارتداء عدة الانقاذ ، ويتطلع نحوى من أعلى بوجهه الأسمر وعلى رأسه عمامته البرتقالية الزاهية .

وكانت الليالى لطيفة جدا فوق صحار . وأحيانا كنا نشاهد بداية ظهور القمر بلونه الأحمر القانى وهو يرتفع رويدا رويدا من خلال طبقات الغبار وكلما اضمحل الصنوبر كانت الألوان تتخذ اللونين

الأبيض والأسود ، وقد اتخذت الصوارى والأشرعة وضعها الصحيح وهى ترتفع نحو السماء ، بينما كان شعار السلطنة القرمزى اللون فوق الأشرعة يتحول إلى اللون الأحمر القانى فى ضوء القمر ، وتتخذ ثنيات الأشرعة أشكالا جميلة وتداخلات معقدة . ويبدو قائد الدفة كالصورة الظلية ، بينما بقية البحارة ينامون فوق ظهر السفينة هربا من الغاز الذى يصيب حناجرهم بالألم إذا ماقضوا الليل بأكمله فى الجزء الأسفل من السفينة ، وكانوا يبدون كالأشباح فوق ظهر صحار .

وكثيرا ماكان يبدو فى البحر وميض فوسفورى والسفينة تترك خلفها خطا مضيئا لامعا . وفى مثل هذا الوقت فإنك إذا نظرت إلى الماء شاهدت العديد من الومضات السريعة كأنها البرق الذى يضىء تحت سطح الماء حيث تدور الأسماك فى الممر الذى سارت فيه صحار ، أو إذا ملأت دلوا بالماء لكي تأخذ حماما ، فإنك ستدهش من انزلاق الماء فوق الجلد كالغدير الطيفى تاركة وراءها بقعا من الضوء وتستقر بعض الكائنات المتلألئة على الجسم حيث تبدو كالبثور الشيطانية .

ويبدأ اليوم عند الفجر بالصوت الصادر من الطاهى وهو يعد العجين لصنع فطائر لإفطار البحارة ، وكان هذا هو الصنف الوحيد السائغ الذى يجيد طهيه ، أما بقية الأصناف التى يطهيها فكانت فاشلة تماما . وهذا الخطأ يلحق بى أنا شخصيا . ذلك أن الطاهى ظهر على الشاطىء فى اليوم الأخير قبل بدء الرحلة من مسقط . شخص لا ندرى عن ماضيه شيئا ولا يبدو عليه ما بلغه من عمر .

وبعد برهة من التفكير وجدت أن ابتسامة الطاهى الباهتة وعينيه الذابلتين ، كان كل ذلك يمنحه صورة شخص حى بعد زوال ما كان حوله من أشياء . هو شخص يحاول شق طريقه بحذر يراقب وينتظر المستقبل معتمدا على غريزة حب البقاء ، ولا يقدم على أى خطوة

بخطوات متسعة . كان جنديا سابقا خدم ثلاثين عاما دون أن تكون لديه رغبة فى التقدم واتخاذ مكانة أعلى والظهور على مسرح الحياة ، وعلى العكس من ذلك كان يبحث عن أى طريقة توصله للحصول على أقصى راحة ممكنة .

« كان يقول إنه يستطيع الطهى ، وهو خبير فى الطهى » .

وكنا فى حاجة ماسة إلى طاهى يستطيع أن يطهى الطعام لعشرين رجلا على موقد بالفحم على ظهر السفينة . وكان شنبيه هو الشخص الوحيد الذى تطوع لأداء هذه المهمة . وكنت أفكر من قبل أن يقوم بهذه المهمة البحارة العشرون كل فرد منهم يتولاها يوما إذا لم نعثر على طاهى .

وكان الطعام الذى قدمه شنبيه مقبولا ، كان كارى من الخضروات والأرز لا مذاق له . ووافقت على أن يعمل معنا . وقد فكرت فى أنه شخص جديد على السفينة وليست لديه خبرة فيما يتعلق بموقد الفحم وأنه قد تنقصه الأوانى التى اعتاد استخدامها ، والأكثر من ذلك أنه لم يختار الأصناف بنفسه . كان على أن أكون أمينا مع نفسى ، فالسفينة فى حاجة إلى طاهٍ بسرعة ، ونحن الآن على وشك الاقلاع بعد يوم واحد ، لذلك فإننى أخذت شنبيه بالموافقة على أن يعمل معنا وأن عليه أن يذهب إلى السوق لشراء ما يحتاجه من أدوات وتوابل وأن يحضر فى صباح اليوم التالى . وقد ظهر شنبيه قبل الاقلاع بساعة واحدة . وفى تلك الليلة لم تكن هناك حاجة إلى طعام مطهى إذ كنا لانزال نرتب ونجهز المعدات ، وكان ظهر السفينة فى حالة من الفوضى ، وكان عشاؤنا من التفاح والخبز . وفى اليوم التالى قدم شنبيه ما استطاع طهيه ، وكان نفس الصنف من الكارى غير المستساغ الذى قدمه فى اليوم السابق . وفى المساء تناولنا بقية نفس الصنف من الكارى غير المستساغ .

وأخذ العلماء ينفذون برامجهم وأبحاثهم . وقد جمع أندرو كل يوم نماذج من العوالق؛ وهى الكائنات الحيوانية والنباتية الصغيرة المعلقة فى الماء ، واستخدم فى ذلك شبكة على جانب صحار ، ثم يضع مايحصل عليه فى زجاجات . وفى خلال أربع وعشرين ساعة كان يدلى بمطرقة مرتين لجمع الزيت فى الماء وتقفز المطرقة على جانب السفينة وتزيل الزبد من الماء وتلتقط الزيت العائم وأى مادة ملونة .

ولحسن الطالع يبدو أن صحار بالرغم من أنها كانت تعبر منطقة تستخدمها ناقلات البترول ، فإن التلوث كان ضئيلا . وكان أندرو يقضى ساعة كل صباح ليصيد الكائنات البحرية الصغيرة من سطح المحيط فكان يجمع سرطان البحر والحشرات التى تعيش فى المنطقة والكائنات الأخرى التى تطفو بجوار صحار فى هدوء . وكان اندرو يجلس فوق حافة السفينة وبيده شبكة لصيد الأسماك مرتديا ملابس السباحة وقبعة من القش ويبدو أشبه بطفل من العهد الادواردى يتعلم كيف يصيد الجنبرى على شاطىء البحر .

وكان رفيقه روبرت مور منشغلا فى دراسة تركيز الآثار المعدنية فى مياه البحر . وكانت هذه الآثار المعدنية حيوية جدا للحياة فى المحيط . وكانت صحار نموذجا طيبا لهذه الدراسة ، إذ أن جسم السفينة كان مصنوعا من الخشب والحبال لذا فإنها لا تمد البحر بأقل قدر من المعادن كما هو الحال مع غيرها من السفن المصنوعة من الصلب ومثبتة بالمسامير . كان ذلك يعنى أن النماذج التى حصل عليها روبرت من مياه البحر بجوار صحار كانت أقل تلوثا من غيرها من السفن الأخرى مهما كان طرازها .

وكان روبرت يقضى الساعات الطوال داخل السفينة منكبا على صندوقه الساحر بأدواته وآلاته العلمية ، ويبدو كأنه عراف حديث يستدعى الأرواح ، وقد وضع على رأسه عمامة ، ويتناول أنابيب اختبار مليئة بمياه ذات فقاقيع ، ويضع فى زجاجات ما حصل عليه من غرائب فى مياه البحر لحملها إلى الجامعة عند عودته .

أما العالم الثالث جون هاروود فكان يقضى معظم وقته فى الطرف النهائى من السفينة ويتدلى بالقرب من سارى السفينة فى كرسى مرتفع بوساطة حبل رفع العلم ، ومعه مذكرة ونظارة مكبرة ، يرقب الثدييات البحرية ، الحيتان ، الدرافيل وغيرها . كذلك كان يحتفظ بسجل بكافة أنواع الطيور التى نشاهدها . ولكن الحيتان حتى الصغيرة منها كانت قليلة العدد وتبعد عن بعضها البعض بمسافات طويلة . وكان جون يلاحظ ، وهو مكتئب ، أن أهم الأشياء التى تعلمها أنه عند ظهور الحيتان المرقطة كان بحارة صحار المتمرسين أكثر خبرة من العلماء .

وكان تروندور ومحمد على وجه الخصوص ، وهما على ظهر السفينة بإمكانهما رؤية الحوت بدرجة أسرع من جون وهو فى هذا الارتفاع . وتحول الأمر إلى دعابة عندما ينادى البحارة لجون أن يستيقظ ويسألونه إذا كان قد شاهد ذلك الحوت . وينظر جون إلى أسفل بارتباك ويصوب منظاره المكبر فى كل اتجاه حتى يحصل على الاتجاه الصحيح .

وكان جون بارعا فى التعرف على الطيور ، وأضاف إلى متعتنا الكثير بينما هو يتعرف عليها بينما كانت تحوم حول السفينة . وكانت معظم الطيور مألوفة. فمنها الأطيش آكل السمك، وجلم الماء وهو طائر بحرى طويل الجناحين، والطيور الاستوائية ذات الأجنحة الرفيعة الطويلة.

ولكن كان هناك كذلك بعض الطيور المثيرة للدهشة . فقد رأى زوجا من طائر الكركر يشبه النورس ، ولم يكن هذا موطنها . كذلك كان هناك صقر الليل ، وهو طائر برى ولكن يبدو أنه كان سعيدا بطيرانه فوق الماء ولم يقم بأى مجهود للعودة إلى البر وكان يدور حول السفينة ساعات طوالا .

وقد استخدم العرب كغيرهم من البحارة ، الطيور كعلامات ارشادية فى البحر ويتتبعون مساراتها ويعرفون بواسطتها مدى اقترابهم من اليابسة عندما تظهر طيور أخرى . وفى إعجاب يدركون أن طائر النور الصغير الهش الشديد الرقة يعيش فى جو معتدل بل ويحيا طوال عمره فوق البحار ويفقس فوق زبد البحر .

وفى يوم ٢٩ نوفمبر اصطادت شباكنا أول سمكة من نوع البنيت وأخرى تشبه السالمون . وكانت السمكتان أقل من أن تطعما البحارة العشرين الذين يشعرون بالجوع باستمرار ، لذا فقد علقناهما لتجفيفهما واستعمالهما كطعم لصيد سمك القرش . وبالفعل كان سمكة قرش طولها ٦ أقدام تسبح بجوار السفينة يوميا وكانت كالشبح الأسود الشرير فى انتظار فتات الطعام .

وكان تقدم صحار طيبا ، ولكنه لم يكن باعثا على الاعجاب كنا نتقدم يوميا ما بين ٧٠ إلى ٨٠ ميلا معتمدين على الرياح . وعندما كانت الرياح خلفنا كانت السفينة تتقدم بشكل سيء متمايلة إلى الأمام وإلى الخلف والأشرعة تئن بشدة مع الصوارى ، والخشب يقعقع وحبال الصوارى تتدلى ثم تشتد مع حركة الأشرعة. أما إذا كانت الرياح تهب إلى الأمام فإن السفينة تشق طريقها إلى الأمام ببسالة ولكن تقطع الحبال كان يعوقها. وكانت الأشرعة سيئة المنظر وتشبه أجولة الدقيق، صنعت فى الهند وقام بصناعتها قروى مازال يعمل فى صناعة أشرعة

للمراكب الهندية الصغيرة . وتعلمت درساً آخر مفاده أنه إذا كان المطلوب عمل سفينة من طراز العصور الوسطى لابد من التنبه إلى كل صغيرة وكبيرة شخصيا سواء اختيار الأخشاب اللازمة أو عدد الغرز المطلوبة فى البوصة من الأشرعة ، ذلك أن صانع الأشرعة كان متعجلا فى عمله ، وقد حاولنا قبل الاقلاع من مسقط أن نحاول تحسين حال الأشرعة وقد تبين لنا ونحن فى عرض البحر أن الصانع كان يستخدم قماش أشرعة ردىء النوع .

وكانت الأشرعة مصنوعة يدويا لكى تتحمل ، بإن أول اندفاع من الرياح يمدد الأشرعة فتنتفخ بشكل سيء . وعند نقطة التوقف التالية تنبهت إلى ضرورة الحصول على أشرعة أخرى ، وإلا فلن تستطيع صحار بلوغ هدفها إلى الصين قبل فصل الرياح الاستوائية (التايفون) فى بحر الصين الجنوبى والذى يجعل الابحار منطويا على المخاطرة .

وكان قلقى التالى يتجه نحو الدفة التى كانت تتأرجح دون إحكام إلى الأمام وإلى الخلف وتهدد بالانهيار التام . وكانت الحبال التى تربطها لكى تستمر قائمة قد تمددت . وأصبح حبلان منها تحت سطح الماء وصارا غير صالحين بتاتا ، وأصبحت أطرافهما تتماوج كالطحلب البحرى . ولم يكن أمامنا ما نعمله سوى إصلاح الأشرعة مؤقتا وبقدر المستطاع .

وفى اليوم التالى تدلى محمد وترونذور فى مؤخرة السفينة وثبتا رباطا آخر فوق سطح الماء . وقد رأيت أن ترك الأربطة تحت الماء كما هى

خوفا من أن تقطع الدفة يد أى شخص يقدم على تغييرها إلى جانب أن سمكة القرش كانت لا تزال تسبح إلى جوارنا تتشمم ما حول صحار فى جوع .

الفصـــل الســـادس

جـــزر حبـال جـــوز الهنـــد

فى يوم ٤ ديسمبر صادفتنا أول عاصفة كانت أشبه بالانذار لما سيأتى من بعد ، فقد حدث منخفض استوائى فى خليج البنغال اكتسح شبه جزيرة الهند قادما نحونا . وقد جهزنا السفينة لاحتمال مواجهة العاصفة ، ورفعنا الركام من ظهر السفينة وأسرعنا لإنهاء حياكة أغطية الفتحات الموصلة إلى غرف صحار . وكانت الفتحة الرئيسية يبلغ طولها ١٢ قدما وعرضها ٦ أقدام ، وكانت تغطى عادة بحاجز مشبك من قضبان حديدية يسمح للهواء النقى بالدخول إلى العنبر ذى الرائحة الكريهة . ولم أكن ميالا لتغطية الفتحة والاحتفاظ بالغاز فى جوف السفينة . ولكن ماذا نعمل فى هذا الجو العاصف المضطرب ؟ لم يكن هناك خيار ، ولكن العاصفة تلاشت قبل أن تصل إلينا ، ولاحظت فرحة البحارة عندما اعتقدوا أن هناك مهمة سيقومون بها .

وكان واضحا فى الحقيقة كيف أن الأوربيين على ظهر السفينة كانوا يجدون صعوبة فى أقلمة أنفسهم على قضاء مثل هذا الوقت الطويل دون تأدية أى عمل إلى جانب الظروف الصعبة وطعام شنبيه المرعب ، والظروف المحيطة بهم . وقد كانوا أفرادا صغار السن ، أقوياء ، صالحين للعمل ، ذوى نشاط ولكن السفينة بوضعها كانت تقيدهم .

أما العمانيين فكانوا على العكس أقل اضطرابا ، وكانت متطلباتهم قليلة بسيطة ، وكانت لديهم القدرة على قضاء وقت طويل دون عمل . وكان سطح السفينة العلوى يبدو مزركشا بالبحارة العمانيين وهم مستلقون أو غارقون فى النوم على الألواح الخشبية وعماماتهم غير

ملفوفة وقد استقرت على وجوههم لتعطيهم قدرا من الظل . ولكن الانطباع عن تكاسلهم كان أمرا ظاهريا ، إذ أنه عندما تدعو الضرورة إلى أى عمل كانوا يقبلون عليه فى حماس . وكانوا يفضلون العمل كفريق ، ويغنون وهم يقومون بالعمل ، عند جذب الأشرعة أو عمل غطاء لفتحة .

وكان أحدهم ، وهو فى الغالب عيد أو عبد الله ، يبدأ أغنية العمل فيردد الآخرون القرار ، ثم يستمر الحادى البادىء يقود النشيد . وهكذا يستمرون فى عملهم مع الأغانى . وقد يتجمع الفريق بجوار الحبل الذى يرفع العلم ويخفضه ، ويقف عيد فى مكان يراه منه الجميع ويبدأ فى تنغيم اللحن الأول ويردد الآخرون ، وهكذا يستمر الغناء حتى يستقيم ويندمج الجميع فى الأغنية .

وبعد قليل يضرب عيد ظهر السفينة بقدمه العارية ويصفق بيديه بشدة ، وسرعان ماينفجر الفريق فى التصفيق والحركة ، بينما ترتفع الصوارى عاليا . وكانت وسيلة فعالة وجذابة تحفز على العمل إلى حد أن الأوربيين انضموا إليهم بعد أسبوعين . وقد لاحظت بسرور بوادر التحام البحارة جميعا فى كيان واحد .

وعمل ترتيب السفينة وتنظيمها على رفع المعنويات كذلك كانت الأخبار التى تصلنا من مذياع توم الهاوى وأن زوجة مسلّم فى عمان قد أنجبت له إبنة . وفى تلك الليلة كان ظهر السفينة يدوى بالأغانى العمانية المبهجة المرتجلة احتفاء بالمولودة .

وإذ أصبحنا فى منتصف المسافة إلى شاطىء الهند وقد قطعنا ٦٠٠ ميلا من الطريق ، فقد قمنا بالتدريب على عمليات الانقاذ . وكان الخطر من سفينة كبيرة مثل صحار الضخمة أنه إذا حدث وسقط أى

فرد منها فى الماء سوف ينقضى وقت طويل حتى نستطيع إنقاذه . وبدون وجود موتور نستطيع به تغيير الاتجاه ، كان الاجراء هو نفخ طوق مطاطى وإنزاله وكأنه زورق إنقاذ وقذفه فى الماء ليتعلق به الفرد حتى يمكن إنقاذه .

وفى حالة وجود رياح شديدة أو اضطراب فى مياه البحر ، فإن صحار كانت تسبق الطوف بحوالى ميل . لذا كان هناك حبل إنقاذ يتدلى من خلف السفينة باستمرار مع أنشوطة فى نهايته ، حتى إذا تصادف ووقع شخص فى الماء كانت لديه الفرصة للتعلق بالأنشوطة . ولكن فى حالة فشله فى التعلق فإن حياته تتوقف على مدى السرعة التى يجهز بها الطوف وقذفه والتعلق به وجذبه .

كان التدريب على تلك العملية للإنقاذ واقعيا وهادئا فقد قسمت البحارة إلى قسمين متنافسين لمعرفة أيهما أسبق فى استرداد صندوق من الورق المقوى قذف به فى الماء بينما كانت صحار تشق طريقها. وقام الفريق الأول بالمهمة على نحو واف. فقد قذف بالصندوق فى الماء مع صرخة « رجل فوق »، ثم سحب الفريق الطوف المطاطى ونفخه من أسطوانة من الهواء المضغوط كان من بين المعدات الخاصة بالغوص، وأنزلوا الطوف فى الماء مع تشغيله. وسرعان ما كان الطوف على بعد نصف ميل من السفينة وغاب عن الأنظار بين الأمواج وصرخ البحارة على القارب لأنه من حسن الحظ تم عثورهم عليه .

ولكن جهود الفريق الثانى كانت فى حاجة إلى اسعاف حقيقى ، ففى سرعتهم فشلوا فى وضع ألواح الأرضية فى موضعها الصحيح وعندما ولى الطوف انقلب وانفصلت الألواح وذهبت بعيدا .

وكانت الألواح تقوم بعملية تقوية الطوف وبدونها لا يستطيع الطوف القيام بالمهمة كما ينبغى وفقدها يعنى أن الطوف لا قيمة له .

واندفع محمد وبيتر إلى الطوف واستخدما البدال إلى ما خلف السفينة نحو الألواح ، وكنت قد أخذت للتدريب يوما عاصفا متقلب المناخ تكثر فيه الرياح . وأخذ البحارة يراقبون بدقة ما يمكن عمله للتغلب على مخاطر السقوط من السفينة إلى البحر .

وكانت صحار تسير بسرعة . واستغرقت عودة الطوف بعض الوقت . وقد تصورنا ماذا يحدث عندما يسقط أحد البحارة ليلا أو فى يوم عاصف ، فإن البحارة فى مثل هذه الحالات كانت ضعيفة جدا .

وجذب جون هاروود أنظارنا إلى حقيقة مسلية فقال : إنه « لاحظ أمرا شديد الغرابة ، إذ بينما كان محمد وبيتر يقومان بعملهما فوق الطوف ظهرت سمكتان من أسماك القرش أسفل الطوف المطاطى وإلى جانبه . وقد بقيت السمكتان طوال الفترة التى قضاها محمد وبيتر فوقه . ويبدو أن السمكتين أدركتا الموقف الحرج ، وكان طول إحداهما حوالى ثلاثة أمتار »

وكانت هناك فصول مضحكة تبعث فينا بعض البهجة . وكان اندروا قد نجح أخيرا فى جمع عشرات من الحيوانات البحرية القشرية لدراستها . وكانت قد التصقت بحبل النجاة خلف صحار وتركت الطوربيد المخصص لجمعها . وشعر أندرو بالسعادة ذلك أن الحيوانات الصغيرة لا تلتصق بالسفن وهى فى الميناء ، كما تدعى إحدى النظريات ، ولكنها تسبح فى مياه المحيط وتلتصق بالسفن فى عرض البحر . وبدأ فى دراسة العينات كل يوم بدقة . ويسجل مقاييسها مستخدما المسماك (لقياس السمك) لتقدير مدى سرعة نموها .

وفى أحد الأيام جذب أندرو حبل النجاة وصرخ « الخنزير . الخنزير » ونظرنا حولنا لنرى ما حدث . كان أندرو قابضا على الحبل والمياه تتساقط منه قطرات وهو يضرب الحبل بقطعة خشبية ، وشاهدنا

سرطان البحر يسقط من الحبل ويسرع طالبا النجاة . وصاح أندرو وهو فى غاية الغيظ . لقد التهم نصف العينات . هذا السرطان البشع . إننى سأقضى عليه .

وحدث هرج ومرج صاخب على ظهر السفينة والسرطان يحاول النجاة من ضربات البحارة الذين تعقبوه بقطع الخشب وقراب السكاكين وأدوات الطهى وأى شىء يقع تحت أيديهم ، وأخيرا حوصر السرطان فى أحد الأركان .

وصرخ اندرو هكذا وقعت . ولعقابك فإننى سأضعك تحت الاختبار العملى . ثم وضع السرطان فى زجاجة بها مادة الفورمالين . ولم يكن السرطان الذى يعيش فى دعة بأحد الألواح من خارج السفينة ويتغذى على حيوانات اندرو هو مصدر القلق ، بل كان هناك أيضا أشياء مؤذية ومزعجة فوق صحار ، إذ أن الفجوات فى أسفل السفينة كان مقاما مثاليا للعديد من المخلوقات من بينها عائلة من الجدجد (صرصار الليل) كانت تضايق تيرى المختص بالتسجيل الصوتى .

وقال تيرى « لا يمكن لأى شخص وهو يستمع إلى ما سجلناه أن يقتنع بأن هذه التسجيلات كانت فى البحر وصوت الجدجد واضح وهو يعيش على الأرض وليس فى البحر » . ووضع تيرى خطة للهجوم ليلا واستمر يقظا طوال الليل وهو يحاول القضاء على الجداجد ، ولكنها كانت أسرع نموا ولم ينجح تيرى فى ابادتها واستمرت الجداجد تملأ الفضاء بأصواتها المتعارضة .

وفى نهاية الأسبوع الأول من ديسمبر لاحظنا بعض الاشارات بقرب الأرض . واستخدم العلماء شبكة ضخمة ، وسرعان ما اصطاد العمانيون اثنا عشر سمكة من صنف التونة وهدد خميس الشرطى الطاهى شمبيه بعدم الاقتراب منها .

وبعد نصف ساعة كانت الأسماك تشوى فوق موقد الفحم ، واختار خميس أضخم الأسماك وشواها بدقة وقطع أفضل أجزائها وقدمها إلى على طبق قائلا « أنت القبطان يجب أن تكون أول من يأكل السمك ولن يأكل أى شخص آخر حتى تنتهى أنت من طعامك » .

وكان ازدياد تواجد الكائنات العالقة وقطعان الأسماك دليلا على أن صحار قد عبرت الأجزاء العميقة من بحر العرب وأنها الآن تمر فوق سلسلة صخور باساس دى بدرو التى تبعد حوالى ٢٥٠ ميلا عن شاطىء الهند الجنوبى . وكان علينا أن نسير بحذر بالغ حيث أن صحار تبحر الآن فى مياه خطرة . وإذا كانت حساباتى صحيحة فإن سلسلة من الجزر الصخرية المرجانية ، وهى جزر لكاديف التى تمتد على طول طريقنا وهذه الجزر الصغيرة الحجم وكثير منها لا يزيد طوله عن ميل واحد لا تكاد بالكاد تبرز فوق سطح الماء . وكانت أشجار نخيل جوز الهند تبدو أعلى ما فى هذه الجزر . وتحرس الجزر من ناحية الشرق . وهى الجهة التى تقترب منها السفينة صحار - بوساطة سلسلة من شعاب المرجان تستطيع شطر قاع السفينة شطرين . وليس هناك أى اشارة تدل على أماكن وجود هذه السلاسل التى قد تهلكنا إذا سرنا بينها ليلا .

وقمت بفحص موقع صحار وأعدت الفحص ، وفى ليلة ٩ ديسمبر لاحظنا طيفا يلوح على نحو غير واضح ، إنه الفنار الذى يحدد الطرف الشمالى من جزر لكاديف . وطلبت تغيير طريق السيرست درجات إلى الغرب ، وأن نخفض من سرعة صحار ، وهكذا بدت السفينة وكأنها تزحف فى الليل البهيم .

وعندما بدأ الضوء يغمر الأفق عند الفجر وانقشع ظلام الليل شاهدنا اليابس . وعلى امتداد الدقل (وهو العمود الضخم المنبثق من

مقدمة السفينة) مباشرة ظهر بالكاد الأفق بلون أخضر زيتونى لا يكاد يدرك بالعين المجردة. شيء ضبابى غير واضح مختلف عن لون البحر الذى كنا نراه طوال الأسابيع القليلة المنصرمة. إنها كانت جزيرة شتلات الصغيره ، وهى أقصى جزيرة فى شمال مجموعة لكاديف وأول سلسلة من الصخور وكانت ترشد البحارة العرب الأوائل إلى الطريق نحو الصين . وكانت مادة خام لقصص السندباد البحرى .

وكتب الجغرافى العربى الأدريسى فى القرن ١٢ يقول « إلى هذه الجزر ترد سفن العمانيين وتتجمع للحصول على جوز الهند ويقطعون الأشجار لصناعة سفنهم ، ويمكثون فى الجزر حتى ينتهى بناء سفنهم ثم يعودون إلى بلادهم » .

وبالرغم من أن جزر لكاديف إنما تبدو كالبقع الصغيرة فى بحر العرب إلى المرور بها، فهى تقع مباشرة على طريق السفن المبحرة من العرب إلى المرور بها ، فهى تقع مباشرة عن طريق السفن المبحرة من جنوب شُبه جزيرة العرب إلى الشاطىء الغربى من الهند . وكانت حدائق الجزيرة المكتظة بنخيل جوز الهند مصدرا ممتازا للحصول على حبال للمراكب العربية . وفى الحقيقة فإن أجزاء صحار ذاتها ترتبط ببعضها البعض بهذه الحبال . والذين قاموا بربط أجزاء السفينة هم من جزر لكاديف وكذلك أفراد الأجاتى الذين ربطوا أجزاء السفينة .

وإن الارتباط التاريخى العربى يبدو الان فى صورة أن ٩٠٪ من الأهالى مسلمون ، ويقولون أن الإسلام وصل إليهم منذ عهد النبى محمد ﷺ على يد أحد الأولياء المسلمين التى تحطمت مركبه على صخور جزر لكاديف .

وتتبع جزر لكاديف الهند حاليا من النواحى السياسية ، وعندما كان الانجليز يحتلون الهند أعلن أن هذه الجزر منطقة حماية ، وأن ينظر

إلى أهلها باعتبار أن حضارتهم تتطلب فرض حماية عليها من أى ضرر أجنبى ، وتبعا لكل الظروف فإن حضارة أهالى لكاديف كانت فى حاجة ماسة إلى مثل هذه الحماية .

وكان الأهالى يعيشون فى مجتمع يموج بالأناشيد والقصائد التى توحى بجو من الرضا والطمأنينة ، واعتبرت كل جزيرة مجتمعا قائما بذاته يحكمها مجلس من الأهالى يجتمع لتصريف شئون الجزيرة . وليس للمجلس قوة سوى أنه يمثل الرأى العام . ويطيع الأهالى المجلس لالشيء سوى أنه يمثل الشعب . ولاتعرف هذه الجزر الجرائم الكبرى ، ولم تسجل السجلات جريمة قتل واحدة بل ولا جريمة اغتصاب واحدة . وكان الخروج على القوانين يتمثل فى سرقة بعض ثمار جوز الهند ، وكان ذلك نادرا مايحدث . وإذا لم يقم المتهم بإعادة ماأخذه يصدر الأمر بإيقافه فى أحد الأركان ووجهه تجاه الحائط وكأنه طفل شقى . وفى مثل هذه المجتمعات كان مجرد النبذ يعد عقابا كافيا .

أما الجريمة الثانية فهى عدم المشاركة فى مطاردة الفئران إذ كانت تنظم حملات للقضاء على فئران الأشجار وكانت تتلف وتخرب محصول جوز الهند . وكان الصبية يتسلقون نخيل جوز الهند ويهزون الأغصان حتى تسقط الفئران بينما الجموع تقف على استعداد لقتلها بالعصى . وكان التقاعس عن الاشتراك فى صيد الفئران يواجه بالعبوس والتجهم ، ويرسل المجلس انذارا لمن لم يحضر ، ولكنه يعطى فرصة أخرى فإذا استطاع الحصول على خمسة فئران فى خلال الأيام القليلة التالية يفرج عنه ويعفى من الجلوس فى الركن .

وكان انتاج هذه الجزيرة ينحصر فى جوز الهند والسمك فقط ، وكانوا يستوردون الأرز من الهند .

وكان المجتمع ينقسم إلى أربع مراتب تبعا للعمل الذى يقوم به الأفراد : فهناك أصحاب الأرض ، وصانعو القوارب ، وصيادو الأسماك ، ومتسلقو أشجار جوز الهند .

وتبعد جزر لكاديف عن الهند بحوالى ٢٠٠ ميل من المياه لذا فهى تنعزل جغرافيا وسياسيا ولم يصيبها أى تغيير لعدة قرون . وبعد استقلال الهند فإن الحكومة الهندية احتفظت بالوضع كما هو وأعلنت أن الجزر إقليم موحد.، وأن تكون الادارة مباشرة من نيودلهى . وباستثناء جزيرة أو اثنتين فإن الجزر كانت محرمة على الأجانب .

وبينما كانت صحار تزحف ببطء كنا نحدق البصر فى الأراضى الخضراء فى جزيرة شتلات ، وبدا المنظر كأننا نسبح فى الأحلام . كانت الجزيرة تعطى انطباعا بأنها جنة استوائية ، كانت هناك شريحة من الرمال البيضاء اللامعة ثم شاطىء يتدرج فى الارتفاع حتى منطقة النخيل . وكان من المستطاع رؤية سقوف بيوت الأهالى الوطنيين المصنوعة من القرميد الأحمر وسعف النخيل .

وإلى الجنوب من الجزيرة كانت المياه تبدو بلون الزبرجد على نطاق واسع مما يدل على وجود طبقة صخرية مرجانية وتعلو صخور المرجان بحيرة راكدة ، وكان هناك قاربان يقومان بصيد الأسماك فى جانب بعيدا عن تأثير الرياح ، وكان الصيادون يراقبون تقدمنا بحذر . وكنت أتساءل عما يفكر فيه الأهالى من رؤية صحار وهى كالصورة الخارجة من ثنايا التاريخ بسارياتها الكبيرة البيضاء والشعار القرمزى للسلطنة .

وكان على أن أركز تفكيرى ، فإننى لأول مرة أتولى قيادة سفينة شراعية ليس فيها محرك تدخل فى مرساة دون أدنى معرفة بالتيارات البحرية أو المد والجزر فيها . وكانت هناك لحظة من التحذير عندما

شاهدت موجات يعلوها الزبد بالقرب من المكان الذى وقع عليه الاختيار لرسو صحار . وعندما استخدمت النظارة المكبرة شاهدت الأمواج المتكسرة على الطرف الآخر البعيد عن المرساة . وانسلت صحار برفق فى المياه الزرقاء الداكنة .

كانت الجزيرة مثالا ونموذجا للحيد البحرى المرجانى . وحتى مساحة نصف ميل من الشاطىء ، فإن قائد الدفة لم يعثر على مرساة بعمق ٢٠٠ قدم . وفجأة تغير لون الماء من الأزرق الداكن إلى اللون الأخضر الباهت بينما نحن ننزلق ببطء فوق سلسلة الصخور المرجانية .

وطلبت من محمد أن يجذب الشراع المنصوب على السارية الأقرب إلى مؤخرة السفينة وسرعان ماأنزل العمانيون الشراع على السارية القريبة وطوى الشراع . وكان فى هذه اللحظة على بعد ٨٠ ياردة فقط من المكان المختار ثم كررت الطلب ، وردد محمد الطلب أيضا . وكان العمانيون والأوربيون على نفس المستوى فى فهم الأوامر باللغتين العربية والانجليزية ، واختفى الشراع كأنه منديل فى يد ساحر

أما الأفراد الذين لم يشاركوا فى هذه المهمة فكانوا يحملقون نحو الجزيرة مأخوذين بجمالها وأصبحت صحار تتهادى على الطريق السليم وبعد برهة طلب تروندور إنزال المرساة ووصلت إلى عمق ٣٠ قدما فى مياه صافية جميلة وبها بعض الصخور المرجانية . وتوقفت صحار فى هدوء واستدارت بمقدمتها نحو الرياح واستقرت بلطف .

وقد رأينا من خلال ثغرة فى الرصيف البحرى زورقين صغيرين لدى وصولنا ، ولكن لم يظهر على الذين فى الزورقين أى علامة من علامات الترحيب . وكان الزورقان محتشدين برجال الشرطة المسلحين ويرتدون الملابس الكاكية ويحملون البنادق . ولكن

سرعان مازال التجهم وبدأ رجال الشرطة ينظرون إلينا فى دهشة أو يبتسمون فى سرور . وكانت صحار تبدو لهم كأنها إحدى سفن الفضاء آتية من كوكب آخر .

وعندما توقف القارب القائد بجوار صحار لاحظت الضابط المسئول وكان ذا مظهر محبب إلى النفس فى ملابس رسمية على النمط الانجليزى لعام ١٩٤٠ . وكان رجاله يرتدون ملابس تدعو للدهشة . ويضعون على رؤوسهم قبعات مترهلة ذات خيوط حمراء لامعة ، وتحمل قمصانهم علامة ش. ل (شرطة لكاديف) بينما كانت سراويلهم القصيرة مثارا للعجب إذ كانت مكواة بمادة النشا وكان المنظر مثيرا للضحك. وعلى كل رجل من أرجل أفراد الشرطة لفافة من شريط كاكى ملفوفة بشدة وتنتهى بجورب كاكى اللون ، وكان قاع الجورب منزوعا لتسمح للكاحل العارى أن يظهر ، وكانت أقدامهم فى أحذية لاعبى التنس .

كان من الواضح أن هذه المجموعة من رجال شرطة لكاديف قد ارتدت خصيصا هذه الملابس لمناسبة قدومنا ، لذا أخذنا نراقبهم فى أدب وهم يحاولون الصعود إلى ظهر صحار ، واتضح أنهم جاءوا لإلقاء القبض على السفينة ، وكان وجه الضابط خليطا من الارتباك ويحاول أن يبدو متشددا .

وإذ أوشك الضابط على السقوط فى الماء فاحتضنه تروندور وتناول البحارة بنادق رجال الشرطة وساعدوهم فى امتطاء ظهر صحار . وسأل الضابط بانجليزية سليمة وبعد أن استرد توازنه : « ماذا تفعلون هنا فى منطقة غير مسموح بالبقاء فيها ؟ إننى أطلب منكم أن ترحلوا » .

فأجبته « لدينا خطاب رسمى من وزارة الخارجية فى حكومة الهند ، ويقول الخطاب لا اعتراض على أن تقوم السفينة بزيارة جزر لكاديف » .

وبدا على الضابط بعض إمارات الارتياح ، وكان واضحا أنه يكره عملية مطاردتنا بعيدا عن شتلات ، فالزوار نادرون جدا . وقال : « إذن فسوف أتصل بالرئاسة وأخبرهم . عن الوضع . وفى هذه الأثناء غير مسموح لرجالك بالنزول إلى البر . وأرجو أن تأتى معى إلى مركز الشرطة للحصول على الوثائق الضرورية » .

وبعد عشر دقائق كنت أصاحب رجال خفر السواحل فى قارب آلى واخترقنا الحاجز المرجانى . وكانت جزيرة شتلات جميلة إلى حد أننى كنت أعدها خيالا أو ثمرة من ثمرات الخيال . وبينما كان القارب يشق طريقه فى القناة ويدخل إلى البحيرة الفيروزية اللون كنت أتطلع نحو الشاطىء الغربى الذى اتخذ شكل هلال . وكانت الرمال لامعة وظهرت بعض البيوت القليلة . ثم كان هناك حاجز للماء ضعيف متداع ، ومنازل طويلة غريبة الشكل تصل حتى الشاطىء . ووصل القارب إلى حاجز المياه وتوقف وهبطت منه مع الضابط . وكان جمع غفير من الأهالى يتطلعون نحونا على حاجز المياه ؛ أطفال ورجال يحملقون نحوى فى صمت . وكان الرجال يرتدون السارنج الطويل (وهو اللباس الرئيسى لأهالى الجزر من جنوب الهند) ويصل حتى الكاحلين ، وكان القليل منهم يرتدى قميصا ، بينما الطاعنون فى السن يضعون وشاحا على رؤوسهم وهو قطعة من القماش غير الملون تنسكب على الأذنين ويمتد طرفاها وكأنها خمار .

وعلى مسافة صغيرة خلف الرجال لاحظت جماعات صغيرة من النساء يرتدين صدارا وتنورة ذات ألوان زاهية . وكان شعرهن الأسود

الفاحم يتدلى على أكتافهن ومعقوص إلى الخلف بوشاح زاهى اللون . وبدت النساء على شكل عناقيد من الزهور الاستوائية مبعثرة عشوائيا بين جذوع نخيل جوز الهند التى تبدو أشبه بغطاء شفاف أو مظلة فوق الجزيرة . وكان الجميع رجالا وأطفالا ونساء ينظرون نحوى فى فضول .

وقال ضابط الشرطة : « إنهم خائفون ، فالكثير منهم لم يشاهد شخصا غير هندى بتاتا . وإن جلدك الأبيض اللون يبعث فيهم الخوف » .

وهكذا فى عصر الإذاعة والتلفزيون والمجلات المصورة والسياحة حول العالم يبدو الأمر شاذا أن الجيل الحالى من أهالى جزيرة شتلات لم يشاهدوا طوال حياتهم أجنبيا غير هندى . ولم يكن هناك سوى الأشخاص الذين عبروا المحيط إلى الأرض الأم (الهند) الذين يعرفون شيئا عن العالم الخارجى .

وقبل الاستقلال كان مندوب الحكومة يزور الجزيرة أو مندوبه مرة فى كل عام . ولكن منذ الاستقلال - كما قيل لى - لم يطأ الجزيرة أى شخص أبيض ، وخلال سيرى مع الضابط إلى مكتبه فى ممر رملى متعرج بين النخيل كانت مجموعة الرجال يسيرون خلفنا ولم تفارقنى نظرتهم التى تركزت على بينما كانت مجموعة الأطفال ينطلقون بسرعة من نخلة إلى أخرى على الجانبين وهم يختلسون النظر نحوى . وكان الرجال الذين يسيرون خلفنا يبدون حنكتهم بتشكيل فرقة خلفنا وهم يسيرون فى نظام تام .

كان مكتب الضابط يتفاخر بوجود جهاز إرسال وهو الوسيلة الوحيدة التى تربط الجزيرة بالعالم الخارجى بالاضافة إلى مركب حكومى يصل مرة كل أسبوعين ، ويمكث بضع ساعات لتفريغ

حمولته فى قوارب الأهالى . وفى خلال موسم الرياح الموسمية كان ذلك المركب يتأخر نظرا لاضطراب المحيط وغالبا ينحرف عن خط سيره المعتاد .

وكانت الجزيرة عند وصول صحار فى انتظار المركب الحكومى منذ ثلاثة أسابيع لذا فإن عددا من الأهالى بدأوا يطلبون سجاير من بحارة صحار ، بينما العامل المختص بجهاز الإرسال يعمل بطريقة مورس . ولاحظت أن مكتب الشرطة لا يحتوى سوى مكتب صغير وأربعة مقاعد وصندوق محطم يستخدم لجمع بقايا الورق .

وأخرج الضابط من أحد أدراج المكتب استمارة حكومية قديمة مجعدة لانقضاء وقت طويل عليها . ونظر الضابط نحو رقيب أخرج من جيبه قلما من الحبر الجاف الوحيد بالمكتب .

واستغرقت الإجراءات الحكومية ، لحسن الحظ ، فترة طويلة . وأحضروا لنا ثمارا خضراء من جوز الهند للشرب . ثم ذهب الجنود لتبديل ملابسهم وعادوا وهم يرتدون الساورنج والقمصان ، وكانت هناك فرصة لطهى الكارى السمكى .

وقال الرقيب وهو يطل على ما يسجله رئيسه : « إننا نتمتع بكل الراحة هنا » وأخذت أقرأ رقع الاشارات المدونة على الرفوف خلف الضابط وكانت تدل على مركز شتلات ، وسجل الجرائم ، وملفات معلقة . وكانت الاشارات قديمة جدا أصابها الالتواء . وكانت الأوراق المحفوظة تدل على عدم المساس بها منذ فترة طويلة .

وسألت الضابط عن عدد رجال الشرطة تحت إمرته فى الجزيرة . وإذ كان الضابط على وشك الإجابة نظر إليه الرقيب محذرا . ومن

الواضح أن هذا الرقيب كان يعتبرنى جاسوسا وأن تلك المعلومات فى غاية الأهمية والسرية . فأجاب الضابط « عندنا مايكفى » .

وأعدت السؤال عن آخر جريمة ارتكبت فى الجزيرة فأجاب إنها كانت فى العام الماضى وكانت حادث سرقة ، وصدر قرار بالتبرئة .

وقد عددت حوالى ١٢ من رجال الحراسة بالإضافة إلى الضابط. والرقيب والعامل على جهاز الإرسال ، وبدا لى أن هذا العدد أكثر مما هو لازم فى مثل هذه الأوضاع المسالمة .

وتساءلت عن الفترة التى انقضت منذ إنشاء هذا المركز ، وكانت الإجابة أنه « منذ الاستقلال أخذت حكومة الهند على عاتقها مساعدة ، أهالى جزر لكاديف والعمل على تمدينهم » .

« ولكننى قرأت أنه فى الأزمنة السالفة لم يكن هناك أى جرائم فلماذا يوجد هذا العدد من رجال الشرطة » .

« إن الأمور تغيرت . فقد أصبحت الجزيرة متمدينة ، لذا فلابد من وقوع جرائم » .

واصطحبنى الضابط حتى حاجز الماء ، ودخلنا أحد المنازل الطويلة ذات السقوف المصنوعة من القش ، ووجدنا بداخله أحد قوارب الجزيرة وهو فريد فى نوعه من طراز أودام Odam طوله ٣٠ قدما وهو مصنوع بالحبال مثل صحار . وكنت قد شاهدت أحد القوارب من نفس الطراز فى مالابار وهو يبحر فى الماء فى رشاقة وكأنه طائر النورس . وكانت مراكب الأودام قبل عشرين عاما تقوم برحلاتها المنتظمة حتى شبه جزيرة الهند حاملة حبال قشر جوز الهند لبيعها .

أما الآن فلا يوجد شخص واحد يستطيع الابحار بها ، لذا بطل استخدام هذا الطراز من القوارب . وكان الأفراد القلائل الذين يصلون إلى شتلات يفضلون استخدام العبارات الحكومية مهما تأخرت ، وكان ثمن الحبال منخفضا جداً بعد أن احتكرته الحكومة .

وكانت الهبة السخية التى منحتها الطبيعة لجزيرة شتلات ترقد مختبئة تحت الماء حول الجزيرة . وقد غاص ديف تاتل أخصائى الغوص للتعرف على ما تحتويه المياه حول الجزيرة حالما رجعت إلى صحار قبيل المساء . وكان ديف قد غاص كمحترف فى أجزاء كثيرة من المحيط الهادى بل وحتى فى المناطق الثلجية من أنهار كتيكا لجمع عينات لعلماء الأحياء المائية . والآن غاص ديف ومعه بندقية صيد بحرية ليبحث لنا عن العشاء . ولم يمكث تحت الماء سوى ثلاث دقائق حتى ظهرت رأسه فوق الماء إلى جانب صحار ، صاح فى لهفة « يجب أن تشاهدوا الحد البحرى ، إنه شيء لا يصدق ، إن السمك موجود بوفرة غريبة ، إنك تجده أمامك فى أى اتجاه تدير عينيك نحوه . توجد حوائط من السمك الذى لا يروعه شيء » .

ثم غاص مرة أخرى وظهر بعد برهة وفى يده ست سمكات يتراوح وزن الواحدة منها ما بين ستة إلى ثمانية أرطال ، لطعام العشاء . وقال «إننى لم أر قط فى حياتى مثل ذلك . عندما غصت للمرة الأولى وجدت نفسى فوق كتلة ضخمة ، كانت سمكة لا يقل وزنها عن ٥٠ أو ٦٠ رطلا . وكنت قد رأيت فيما قبل سمكا ولكن ليس بمثل هذه الكثرة والضخامة ، وهذه الأسماك التى رأيتها سابقا تعيش منعزلة منفردة . أما هنا فشاهدت أشياء لم يكتب عنها من قبل . رأيت العديد من هذا النوع من الأسماك الضخمة وهى تعوم ببطء بين الصخور ، ولم يبد عليها أى بادرة خوف أو فزع منى . إنها أشبه بقطيع من البقر يرعى » .

وكان الغنى الواسع فى الحياة المائية حول شتلات فرصة كبرى سنحت لعلماء الأحياء المائية الموجودين معنا . وقضوا أربعة أيام فى الغوص ، وجمعوا وهم مبهورون فى كل مرة يغوصون فيها أنواعا عديدة .

وكان أندرو مبتهجا جدا فقد حصل على قنديل البحر وبعض الرخويات البحرية كانت هى موضع دراسته . وكان يردد « انظروا إلى هذه » ونشاهد فى يده عينة من هذه الرخويات السميكة . ثم يسترسل فيقول « لم أر فى حياتى مثل هذه . إنها أعجوبة » . وسرعان مايقذف بها فى أحد الدلاء التى تزايد عددها إلى حد أن أصبح ظهر السفينة أشبه بالمتحف البحرى بما يشتمل عليه من نجم البحر ، سرطان البحر وأنواع أخرى كثيرة . وكان أثمن ما حصل عليه قنديل بحر ضخم لونه أصفر برتقالى فى حجم وشكل كتلة مخروطية تشبه الرغيف المستدير وقنديل آخر ذا أيدى طويلة رفيعة يبلغ طولها قدمين .

وفاق عدد الأسماك الكبيرة كل ماكان قد وقع فى أيدى الغواصين من قبل . ولم تكن هذه الأسماك تخشى الإنسان ، ويبدو أنه لم يحدث أن غاص شخص فى مياه شتلات من قبل .

وكانت مشكلة ديف تاتل تتركز فى الحصول على أسماك صغيرة الحجم تتناسب مع الأوعية ولا تحطمها لكبر حجمها أو تجذبه وهو يصيدها . وكانت حشود السمك كثيفة إلى حد أنه عندما يطلق سهما فإنه يمر من سمكة إلى أخرى وهكذا كان يجمع سمكتين فى كل مرة .

وقرر غواص آخر أنه شاهد سمكة من نوع الراس هائلة الحجم يصل وزنها إلى ١٠٠ رطل . كذلك كانت هناك أنواع أخرى من الأسماك التى تعيش فى المياه العميقة . بل إنه حتى فى الشعب المرجانية

كانت تعيش أعداد كبيرة من الأسماك ، وكانت مجموعات من السمكة الببغاوية تترك وراءها خطا أبيض كالسحاب ، وقد استمع الغواصون لها وهى تقرض بعض الأعشاب بالقرب من الشاطىء .

وبعد أربعة أيام جاء الضابط وعلى وجهه دلائل الارتباك ، فقد تسلم من وزارة الشئون الداخلية فى نيودلهى ، وهى الجهة المسئولة عن شئون المحميات ، أنها تسحب موافقتها السابقة وأن على السفينة صحار مغادرة جزر لكاديف .

وكان العرب الأولون يعتبرون جزر لكاديف جزءا من الأرخبيل الواسع «جزر ديباجات» الذى يمتد على طول الطريق البحرى بين الهند وشبه جزيرة العرب . وكان الجغرافيون العرب يفرقون أحيانا بين الجزر فى الشمال التى تصنع الحبال من قشر جوز الهند وهى لكاديف ، وبين الجزر الأخرى فى الجنوب التى تنتج أصدافا صفراء وهى جزر مالديف الجديدة . وهذه الأصداف الصفراء تستخدم كعملة فى بعض مجتمعات أفريقيا والهند . ولذلك كانت السفن العربية تعرج على جزر مالديف لتحمل شحنات من هذه الأصداف ، وكذلك للاتجار فى أصداف السلاحف التى كانت تتراكم على الشاطىء بالآلاف لتضع بيضها .

وكان الجغرافيون العرب يعتقدون أن إحدى السيدات تحكم جزر ديباجات وأنها تحيا حياة فخمة . وهناك قصة يتداولها البحارة عن وجود جزيرة كل أهلها من النساء . وكانت تسمى جزيرة النساء الشهيرة . وطبقا لما يتناقله البحارة فإن هذه الجزيرة ، وقد ورد ذكرها فى عجائب الهند ، قد هبط على شاطئها بحارة عرب على أثر حادث وكانوا قد فقدوا طريقهم وظنوا أنهم أصبحوا سالمين . ولكن جماعة

من النساء قبضت عليهم ، ولم يفلت من تلك النهاية المحزنة سوى بحار عجوز مسلم خبأته سيدة مسنة واستطاع صنع قارب صغير هرب به ومعه منقذته ، وكان هو مصدر هذه القصة .

وقد يكون أحد المصادر عن قصة جزيرة النساء نشأ فى جزيرة مينيكوى التى تقع فى منتصف المسافة بين جزر مالديف وجزر لكاديف وأن البحارة العرب الذين يزورون المنطقة قد حملوا معهم أخبارا ومعلومات عن الحضارة فى مينيكوى وأن النساء هن القائمات بالعمل . وكانت المهمة الوحيدة المكلف بها الرجال هى الحصول على الطعام سواء من صيد السمك أو جمع ثمار جوز الهند . وعندما يحصل الرجل على ما يكفى اليوم من الطعام تنتهى مهمته ، وتقوم الزوجة بجميع الأعمال واتخاذ القرارات وهى صاحبة المنزل . وتورث الأملاك من خلال النساء . وعندما يتزوج الرجل فإنه ينتقل للمعيشة فى بيت الزوجة ويتخذ الرجل اسم زوجته . ويبدو أن الأمر كما هو الحال الآن . لأن عدد النساء يفوق عدد الرجال كثيرا . ذلك أن العديد من الرجال بحارة لذلك كانوا يتغيبون عن أسرهم فترات طويلة . ويضاف إلى هذه الفكرة عن النظام الأمومى احتمال عن حقيقة جزر لكاديف والتى تكون جزءا من أرخبيل جزر ديباجات فى أنها تنتمى إلى سيدة حاكمة . وكانت هذه الجزر أشبه بالاقطاعيات تنتسب إلى مملكة كانانور فى الهند ، وكان على أهاليها جزية من حبال جوز الهند يرسلونها كل عام . وقد اعترفت أسرة كانانور الحاكمة بحق النساء فى تولى العرش . وكان حاكم كانانور فى الغالب سيدة تتخذ لقب ملكة يطلق عليها اسم اراكال بيبى Arrakal Bibi . ويبدو أن هذا الانطباع عن جزيرة النساء قد اختلط بما يحدث فى الهند باسم suttee أو انتحار الأرملة ، وذلك لتهيئة المكان لكهف الدفن ، وهو ما تردد فى قصص السندباد البحرى .

ففى إحدى رحلات السندباد وجد نفسه فى بلد يحبه حاكمها جدا وكان الحاكم يرجو أن يبقى السندباد لديه ولذا فإنه أجرى الترتيبات لزواج السندباد من إحدى النساء الوطنيات من أسرة عريقة . وعاش السندباد حياة هانئة ثرية مع زوجته حتى مرضت وماتت . وأصابه الذعر عندما عرف أنه سيدفن حيا معها . وكانت التقاليد تقرر أن الزوج الذى تموت زوجته يدلى بحبل فى كهف مقبرة مع جثمان الزوجة المتوفاة ومعه قدر ضئيل من الطعام والماء . ثم يغلق أهل الزوجة مدخل الكهف ويترك الرجل حتى ينتهى . وعندما رفض السندباد أن يفك الحبل من حوله فإنهم تركوا الحبل معه وانصرفوا .

وعاش السندباد وهو محاط بجثث الموتى وأحس برهبة الأسلوب الذى ينص على قتل الرجال الأرامل وراح ضحيته رجال تدلوا فى نفس الكهف ، واستولى السندباد على طعامهم . وحدث أن وجد السندباد حيوانا ضخما متوحشا ينطلق فى الكهف فتبعه من خلال ممر ضيق إلى أن وجد نفسه على شاطىء الجزيرة . ولحسن حظه وجد سفينة عربية تجارية تمخر عباب المحيط . واستطاع لفت نظر من فيها ، وهكذا تم إنقاذه لكى يتمم مغامراته .

وعندما أبحرت صحار من شتلات فى ١٣ ديسمبر كان يفصلنا عن الهند ١٧٠ ميلا من بحر لاروى Larwi وهو الاسم العربى فى العصور الوسطى الذى كان يطلق على بحر العرب .

وفى هذه المرحلة من الرحلة شاهد جون هاروود أول حوت . ففى صبيحة يوم ١٤ ديسمبر صادفنا قطيعا من الحيتان عددها سبعة أو ثمانية . وكانت الحيتان تتبعنا وترفع رؤوسها للتنفس بانتظام وهى تشعر بكل الراحة . وكانت تقذف نفسها أحيانا خارج الماء ثم تعود

إليه باندفاع . وفى بعض الأحيان كانت تمد رأسها فتتخذ شكل كلاب الحراسة وهى تراقب صحار .

وبعد قليل صادفنا مجموعة من الجرامبوس (Grambus) وهو حيوان بحرى أشبه بالدرفيل ، يعوم على بعد ١٥٠ ياردة من صحار وهذه بدورها لم يبد عليها أى مظهر من مظاهر الفزع أو الانزعاج . وتوقفت على سطح الماء وقد امتدت زعانفها الخضراء وكأنها تشق الماء بجوارنا .

وبعد خمسة عشر دقيقة ظهرت مجموعة ثانية من الجرامبوس عددها ستة ولكنها كانت من الجهة الأخرى . وعندما هبت الرياح وبدأت صحار تزيد من سرعتها ظهر زوج من الدرافيل ذات الأنف الذى يشبه الزجاجة وهى تؤدى حركات رياضية وتلعب حولنا وتتثنى ثم تغوص فى الماء . ولكى يتم كتاب جون فإن حوتا صغيرا مر من خلف السفينة فى الماء .

وكانت جماعات من طيور الماء معظمها يشبه النورس تشاهد هذه المجاميع من أنواع الحياة المائية المتعددة . وكانت تلك الطيور متسخة وكانت تدور وتنقض على الزبد الأبيض فوق سطح الماء . وكانت الأسماك التى لا تزيد الواحدة منها عن رطل واحد تطارد الأسماك الصغيرة جدا وتدفعها إلى سطح الماء ، وكانت هذه الأخيرة تحاول النجاة بنفسها فتهاجمها طيور الماء وتلتهما . كذلك كان السمك الكبير يلتهم السمك الأصغر منه بعد هجوم من أسفل . وفجأة حدث انفجار فوق سطح البحر وكأن مدفعا انطلق داخل معركة .

وصاح خميس الشرطى «سمكة قرش . سمكة قرش» وهو يشير إلى إحدى الجهات . وهناك وجدنا خيط السنارة وقد أمسك بسمكة

القرش . وسرعان ما جذبها بيتر وطعنها تروندور بحربة مثلثة الشعب وضربها محمد على رأسها بقطعة خشبية ، وحملها خميس الشرطى وهو يبتسم ابتسامة النصر .

وأنتجت هذه الجهود الدولية عشاء فخما من لحم سمكة القرش . وقد أخذت مذكرة عن طريقة طهى العمانيين لسمك القرش . ففى البداية تنظف السمكة وتخرج العظام منها ، ويغسل لحمها فى ماء البحر حتى يسهل مضغه ، ثم تصفى من الماء ويلف اللحم فى منشفة ويضغط عليه جيدا حتى يخرج كل السوائل. ويقطع اللحم قطعا صغيرة يضاف إليها البصل وتقلى على نار الفحم ، ويضاف صلصة الطماطم مع التوابل لإعطائه مذاقا سائغا . كذلك يضاف التمر هندى ومسحوق الثوم ومسحوق الحبهان . وبعد ذلك يوضع على النار ثانية ثم يقدم للطعام ، وكان عشاء طيبا .

وعلى بعد حوالى مائة ميل من الشاطىء رأينا شواهد لا يمكن إنكارها تدل على الهند . كان هناك جزء عريض من الركام الملوث فوق سطح الماء ؛ قطع من الخشب ، قطع من البلاستيك ، أجزاء من شباك الصيد ، خضروات متعفنة ، زجاجات قديمة فارغة ، بقع من الزيت ، حزم من الأعشاب البحرية ، ونفايات كثيرة . وعلى الرغم من مظهرها المنفر ، فإن العلماء كانوا منفعلين وحصلوا على عينات من هذه النفايات . وجمعت بقع الزيت ووضعت فى زجاجات لتحليلها . وجمعت الأعشاب البحرية ووضعت لتجربتها كطعام للحيوانات .

كذلك وجدت ديدان صغيرة مقززة ، وسرطان البحر الصغير ، وحيوانات بحرية قشرية عالقة ويرقات .

ولتعويض هذه المجموعة المقززة ، فإن الشباك اصطادت أسماكا ذات ألوان جذابة تعيش حول النفايات وتتغذى على مابها . وللمرة الثانية

تبدو صحار وكأنها متحف للأحياء المائية . وكانت الأسماك تدور وتدور فى الأوانى والأوعية المليئة بمياه البحر فى انتظار تصويرها والتعرف عليها .

وفى اليوم التالى بعد الظهيرة مرت صحار فى نطاق آخر من المواد الملونة . وكنا نعتقد فى بداية الأمر أنها زهور أو أوراق شجر قذفت بها الرياح إلى البحر . ولكن بعد التحقق والتدقيق تبين أنها ملايين وملايين من الفراشات التى لم نعرف سببا لانتحارها فى الماء .

ثم ظهر جوت صغير وحيد يبلغ طوله ما بين ١٦ إلى ١٨ قدما . وقال جون لابد أنه افترق عن أسرته وفقد طريقه ، وربما كان هذا الحوت يظن أن صحار ستقوم برعايته ، وكان يبدو عليه إمارات الفضول وأخذ يتقدم حتى وصل إلى ٣٠ ياردة من السفينة واستدار وأخذ يتطلع إلى صحار فترة ثم ابتعد فى هدوء وهو لايزال على سطح الماء ينفث الماء بشكل منتظم إلى أن تقلب فى الهواء .

وعلق جون قائلا إنه فى الستينات من القرن التاسع عشر كان هناك عددا من الحيتان فى بحر لكاديف تغرى سفن صيد الحيتان . والآن يبدو أن الحيتان انقرضت ، وقد أعلن أن المحيط الهندى بأسره منطقة محرم فيها صيد الحيتان ، ولكن هذا القرار صدر متأخرا .

وقال صالح المسؤول عن الدفة أن الحوت الضخم كان فى استطاعته الاحتكاك بالسفينة وقلبها . ولبث الرعب لدى الحوت وهو يطلق صوت عالٍ كأنه قطعتين من المعدن . وكانت أفكار صالح على درجة عالية من التسلية ، وكانت حكاياته تردد كلمة بكلمة قصص العرب القدماء .

وقد تبينت كيف أن الحيتان كانت هى المسيطرة على كثير من قصص البحار . ففى القرن الخامس قيل إن سان برندن قد استقر فوق

ظهر حوت وهو يعتقد مع بحارته أنه جزيرة . وكذلك الحال بالنسبة للسندباد البحرى فقد مر بنفس المغامرة . بل إن حوت السندباد كان يحمل على ظهره قطعا من الحجر والتربة وكان هناك أيضا أشجار نامية ومجرى ماء عذب استخدمه البحارة فى غسل ملابسهم . وعندما غاص الحوت فى الماء اندفع البحارة زملاء السندباد نحو سفينتهم بينما أنقذ السندباد نفسه وارتمى فى حوض خشبى ضخم للغسيل وأخذ يجدف بيديه ورجليه والأسماك تناوش رجليه إلى أن وصل إلى بر الأمان ، إلى أرض حقيقية .

كانت العلامة الثانية بقرب اليابس ظهور ثعبان بحرى أصفر اللون لامعا مع أجزاء خضراء اللون ويبلغ طوله حوالى ٤ أقدام وكان المعلم أحمد بن ماجد قد تنبأ بأن ظهور ثعابين البحر إنما هى دليل على الاقتراب من الأرض . وأيد أندرو ذلك وقال إن كل أنواع الثعابين البحرية ، ماعدا نوع واحد ، تعيش فى المياه الضحلة . وهكذا ثبتت صحة كلام ابن ماجد عن الحيوانات .

ولم يكن اندرو متحمسا لاصطياد ذلك الثعبان الأصفر والأخضر وإضافته إلى مجموعته ، إذ أن الكتاب الذى أعتمد عليه يحدد أن ثعبان الماء بطىء الحركة كسول . ولكن يبدو أن الثعبان القريب منا إنما كان استثناء إذ أنه عندما لمح السفينة اندفع بشدة نحوها ثم انحرف بسرعة عندما لامسها وأخذ يتلوى إلى جانب حبل النجاة . وعندما لامس الحبل الثعبان التف حول الحبل وضربه بأنيابه ، وإذ كانت الثعابين البحرية أكثر قدرة على التسمم من ثعابين البر السامة ، فإن أندرو أخذ يفكر فى الأمر بجدية .

وفى تلك الليلة هاجمتنا عاصفة وانتشر السحاب الأسود وقصف الرعد . وبعد قليل انهمر المطر مدرارا وأسرع العمانيون إلى الأشرعة

حتى لا تنحـرف وتنحـرف السفـينة بالتـالى . وعنـد الفجـر أضاءت الشمس قمم الجبال الخضراء العالية فى غرب الهند ، ولمحنا صوارى السفن بعيدا عنا ، وكانت عبارة عن مراكب صغيرة هندية وهى البقية الباقية من عهد التجارة البحرية . وكانت مراكب فخمة أكبرها أضخم من السفينة صحار . وكان بدنها غير مصقول ، كذلك كان هناك العديد من المراكب الشراعية الصغيرة تتميز بالرشاقة والفخامة .

وبينما كانت صحار تستخدم أشرعة تتحمل الإبحار فى المحيطات كانت المراكب الهندية مزودة بأشرعة للقيام برحلات قرب الشاطىء فى جو معتدل ، لذلك كانوا يستخدمون كميات هائلة من قماش الأشرعة لتسيير المراكب . وبمثلث فوق مثلث وشراع فوق شراع كانوا يتفاخرون بكل الترتيبات التى يمكن تصورها . وكانت هناك أشرعة أساسية وأشرعة منصوبة على الصوارى الأقرب إلى مؤخرة المركب ، وأشرعة المؤخرة ، وأشرعة منصوبة على الصوارى الأمامية وأشرعة عالية والأشرعة المثبتة وهكذا .

وكانت إحدى المراكب ذات ثلاث صوارى ، ولكنها كانت تحمل أربعة أشرعة وقد مررنا بجوارها ، وكان مشهدا لا ينسى، مركبان كبيران غريبان ، وبحارة كل منهما ينظرون للآخرين بشغف .

وفجأة صاح ديف تاتل «يا للجحيم انظر» . وكان يحدق فى الشاطىء بمنظاره المكبر بينما كانت صحار تسير موازية للشاطىء على بعد حوالى نصف ميل منه . وأضاف ديف «ياللأهالى ! من المؤكد أنه يوجد آلاف وآلاف منهم . إنهم مثل النمل . وماذا بحق السماء يعمل هؤلاء ؟» .

وأخذت منه المنظار المكبر ورأيت جزءا من الشاطىء أسود لكثرة الأهالى ، ولكن ذلك لم يكن أمرا شاذا . إذ كان الأهالى الريفيين يبتاعون السمك من أسطول صيد السمك بعد عودته من صيد اليوم . ولم يكن ديف قد شاهد مثل ذلك المنظر من قبل . فهو قادم من نيوزيلندا ، وهذه هى المرة الأولى التى يشاهد فيها جموعا بشرية بشكل كثيف جعلت ساحل مالابار بالهند أكثر بقاع العالم كثافة فى السكان .

واستمر ديف يرقب الجموع المسرعة ويدمدم فى دهشة بينما كانت صحار تتجه بهدوء نحو قارب بمحرك يرسو بالقرب من مدينة كلكتا ولم يكف ديف عن المراقبة إلى أن ألقينا مراسينا وتوقفت صحار . ودمدم ديف قائلا « ياإلهى ، كم عدد هؤلاء الأهالى ؟ من أين أتى كل هؤلاء؟ وماذا يستطيعون القيام به ؟ إن الأشخاص يتحركون جيئة وذهابا ، لماذا بحق السماء؟ » .

وفى الصباح التالى ، بعد أن قضينا ليلة شاقة ، ونحن نتدحرج والسفينة تتمرجح فى المرساة الواسعة المكشوفة تحت رحمة عاصفة أخرى هوجاء . ولم يكن هناك أى أثر لرجال المكوس أو الشرطة لإنهاء اجراءات السفينة ، لذلك فقد قررت الذهاب إلى الشاطىء للبحث عن رجال السلطات الهندية .

وإذ اقترب الزورق المطاطى الصغير من الشاطىء تدفعه الرياح ، وجدت جمعا آخر يتكاثر ، وفى هذه المرة كانوا يحدقون ببلاهة نحو القارب المطاطى . وفى آخر دقيقة صاح شخص من بين الجموع وأشار إلى ما وراءنا . واستدرت برأسى لأرى برميلا ضخما يتبع القارب ويمسك به ويعوقه وقلبه ظهراً لبطن فى الماء . وإذ وصلت إلى الشاطىء الرملى دلتنى أنفى على الإجابة عن سؤال ديف عما يفعله هؤلاء الناس على الشاطىء أنهم يستخدمونه مغسلة عامة .

الفصــل الســابع

عيـد الميــلاد فى كلكتا

ابتدرنى رجل الجمارك بصوت عال قائلا «إنك لم تحصل على إذن يسمح لك بالنزول إلى الشاطىء» وكانت عيناه متورمتين من الغضب وبإحساس الشخص الذى وقع اعتداء على سلطاته . وأضاف «ليس لك أدنى حق فى المجىء إلى الشاطىء إلا بإذن منى . ماذا تقصد بما فعلته ؟ كان من الواجب أن تنتظر حتى أرسل لك فرقة لتفتيش السفينة . هذه هى التعليمات . إننى أستطيع منعك من النزول إلى البر» .

وجذب الضابط نفسه عاليا من المقعد وأخذ يحملق . ولكـن ذلك الغضب لم يأت بالنتيجة التى كان يرجوها ، إذ حط غراب أسود ، بحثا عن الطعام ، على افريز النافذة المفتوحة خلف الضابط وأطلق نعيبا خشنا . فأشار الضابط إلى أحـد مرؤسيـه أن يطـارد الغـراب . وكان الرجل عاملا سابقا فى الجمرك ، وبسلوك متملق ذليل نتيجة عمله سنوات عديدة وبإيماءة قوية طارد الغراب الذى طار بعيدا .

وبدا الضابط وكأن الغضب أصابه بالسكتة ، وأخبره عامل الجمرك السابق أنه بعد انقلاب القارب على الشاطىء القذر فإننى ذهبت إلى الفندق المحلى واغتسلت وبدلت ملابسى قبل حضورى إلى مكتب جمارك كلكتا .

وأخذت أنظر فى المكتب من حولى ، كان صورة جلية للتداعى والإهمال . ويبدو أنه كان بيتا فخما فيما مضى ، طلق الهواء ،

ذا سقف مرتفع وأفاريز مفتوحة تسمح بدخول الهواء . ومن خلال النوافذ العالية يمكن مشاهدة مناظر بحرية رائعة . وكان السقف العلوى من القرميد الأحمر ، ولكنه وصل الآن إلى درجة كبرى من الإهمال . وليس هناك ريب فى أنه لم يدهن منذ عشرين سنة على الأقل ، وكانت هناك بقع خضراء على الجدران البيضاء .

كان مكتب الضابط المختص بالجمارك فى الطابق العلوى . وعندما وضعت يدى على الحاجز للصعود اهتز مصدرا صوتا مزعجا ، وقد أكلت الحشرات أجزاء منه . وللوصول إلى الضابط يجب تجنب الأجزاء المتآكلة من الأرضية إذ يبدو المبنى كأنه سينهار . وفى خارج النافذة كنت أشاهد الهياكل العظمية المتبقية من محطة جمارك السفن ، وهى بدورها كانت منهارة بشكل واضح . وكانت الأعمدة الحديدية على وشك الإنهيار فوق أى مركب تقترب منها . ولم يكن هناك أى إشارة على وجود زورق الجمارك أو زورق شرطة بحارى . بل يبدو وكأنه ليس هناك أى من هذه السفن على مرمى البصر ، وإن أى سفينة ترمى مراسيها على شاطىء كلكتا كان عليها أن تنتظر أمد الدهر .

وكان مكتب الضابط المكلف بمراقبة جوازات السفر فى نفس المكان فى الطابق الأول وكان أكثر خلواً من الأثاث . كانت هناك بضعة مقاعد كمقاعد المدارس ومقعدين عاديين ، ودولاب ذو أبواب ملتوية . واحتجز أحد رجال الشرطة من المكتب الخاص ، جوازات سفر البحارة ، وكان يبدو عليه الفزع لئلا يفقد وظيفته وبينما كان يدون إيصالا ألقيت نظرة على السجل الذى يدون فيه ، ولاحظت أنه خلال الشهور الاثنى عشرة الماضية لم تصل سوى خمس سفن أجنبية إلى كلكتا وكانت جميعها من النوع الصغير dhow بمحرك وشاهدت سبعة من رجال الشرطة ودستة من صف الضباط فى خدمة

الجمارك . وفى الطابق العلوى كان هناك ضابط للميناء ومساعد له ومعهما عدد لا يحصى من الكتبة والحجاب ، وليس لديهم أى عمل يشغلهم .

واستأجرنا زورقا بسعر باهظ لكى يقطر صحار إلى مدخل النهر فى بيبور على بعد عشرة أميال جنوبى كلكتا . كانت بيبور هى المرفق لمدينة كلكتا ، وكان من الأسهل أن نسير إلى بيبور مباشرة ، ولكن التعليمات الخاصة بالمكوس كانت تمنع الطرق المنطقية . وتعد كلكتا الميناء الرئيسى للسفن القادمة ، وكان على السفن أن تتوقف هناك لإنهاء الإجراءات الرسمية .

وكان زورق السحب يتباهى بأنه من ممتلكات سلطات الميناء . ولكنه تعطل قبل أن يغادر الشاطىء . وهكذا مكثنا يوما ونصف يوم نتخبط فى الإجراءات على مرساة كلكتا إلى أن أمكن إصلاح الزورق وأخذ يسحب صحار .

وتثير بيبور إحساسا غير طبيعى ، فكأننا انتقلنا إلى الماضى إلى ميناء فى القرن ١٨ . وانتشرت فيها جميع أنواع الروائح والجلبة والنشاط ومع بعض لمحات من الجمال المبهم مثل جنوه وهى فى زمن كانت فيه المراكب الشراعية ترسو فى أكثر موانى أوربا فقرا للإمكانيات . ففى المساء عندما يرتفع البخار العفن من نهر بيبور فإنه يحجب الأشباح السوداء على رصيف الميناء ويلتف حول السفن الشراعية فلا يظهر منها سوى الصوارى التى تبدو فوق ضباب النهر وكأنها الرماح المشرعة .

وكان الظلام يحمل فى طياته أصوات ناعمة بينما النهر الفائض يتدفق حول صحار ، وبين الحين والحين يخرج قارب صغير مصنوع من تجويف شجرة ، فى رحلة قصيرة وينزلق فى خفة حول صحار أو يحلق

متلصصا بالقرب من مرساة السفينة ، وكأنه يريد إلقاء نظرة على السفينة الأجنبية .

وأول ومضة من الفجر أظهرت الأعاجيب ؛ فإن الواجهة المائية من بيبور تبدأ فى اتخاذ شكلها عندما يسقط الضوء على السقوف المصنوعة من النخيل التى تستخدم لصناعة القوارب ، وهى أبنية على شكل حظائر ضخمة تصطف على طول شاطئ النهر ، وتحت هذه الحظائر يوجد ما بين ٤٠ ، ٥٠ مركب خشبية للتصنيع أو الإصلاح ، وربما تكون بيبور هى أضخم مركز لصناعة السفن الخشبية فى العالم . ولاتزال أحواضها تموج بالعمل منذ ألف عام لبناء مراكب من أصغرها حجما إلى السفن الحربية للبحرية الملكية . وهناك سفينة صنعت فى بيبور اشتركت فى معركة الطرف الأغر .

وفى المياه الراكدة على طول الشاطئ تمتد كتل خشبية يغوص نصفها فى الطين ، وتبدو كالزواحف الرهيبة التى يمكن سحبها إلى الشاطئ وتصنع منها ألواح خشبية لصناعة السفن . وعلى بعد ربع ميل على امتداد النهر يمكن أن يلحظ المرء رصيف المرفأ وعلى تبة مرتفعة قليلا نجد مكتبا للجمارك متهدما كذلك .

وامتدت مياه النهر على الأراضى المجاورة فى ناحية ، نظرا لاتساع المجرى ، وكانت تبدو بلون رمادى فى مطلع النهار ثم تتحول بعد ذلك إلى لون القهوة الممزوجة باللبن عندما يبدأ بزوغ الشمس. وعلى الضفة الأخرى كانت أشجار جوز الهند تتخللها فتحات من المياه وبعض الممرات التى توصل إلى الجنوب على طول الشاطئ، أو حول مرساة النهر توجد أكبر مجموعة لافتة للنظر من المراكب الشراعية ، مراكب من جميع الأنحاء والأشكال والأوصاف (dhangies,paitmars, thonis)

بعضها يتأرجح وهو مقيد بالمرساة ، والبعض موثوق فى صفوف ، والبعض الثالث يميل على الشاطىء حيث تجرى عملية التنظيف .

وعندما ترتفع الشمس فى السماء ويزداد الضوء تأتى الأصوات التى لاتخطئها الأذن مبشرة بيوم جديد فى بيبور ، الصرخات الخشنة الصادرة عن آلاف فوق آلاف من غربان الهند التى بنت أعشاشها فى أشجار جوز الهند ، وسرعان ماتبدأ الغربان رحلتها فى الهواء ، وتبدو كأنها رقائق سوداء من الرماد تصطف فى طريقها نحو المدينة تحاول البحث عن الطعام ليقيم أودها .

وعلى ظهر صحار كان هجوم الغربان الصباحى مصدر عذاب يومى ، إذ كانت تستقر فوق الأشرعة والصوارى وتتشاجر وتطلق صيحاتها الخشنة وتسقط فضلاتها على ظهر السفينة . وإذا استدار المرء سرعان ماترفرف أجنحتها وتشرع مخالبها للانقضاض . وكانت تتغذى بأى شىء تصادفه : بقايا الخبز وقشور الفاكهة . بل والشحم الحيوانى ذى الرائحة الفاسدة والمذاق الكريه الذى نشحم به الألواح الخشبية . وفى كل مكان وكل وقت كانت عيون الغربان الجائعة تتطلع نحونا وهى تطير فى صفوف فوقنا على الصوارى أو وهى على مسافة منا .

وقد أعطانا أهالى بيبور انطباعا مماثلا للغربان ، إذ كانوا فى كل مكان ، وفى قوارب على طول الشاطىء يتجمعون فى حشود ويقفون ساعات طوالا على الرصيف أو فى مركب محلية موثقة بالقرب منا وهم يتطلعون نحونا بنظرة الغربان النافذة وبنفس الاحساس بالجوع .

وعندما مزق صالح بعض أربطة الأشرعة المتآكلة التالفة ، وهى من حبال قشر جوز الهند ، وقد أدت مهمتها ، فقذف بالأربطة بعيدا . فإن كهلا فى قارب صغير اندفع نحو الأربطة التالفة والتقطها من الماء العفن وجرف بها بعيدا .

وكان للجو الثقيل الوطأة فى بيبور أثره فى ضيق صدر الملاحين الأوربيين ، فإن الفقر المدقع الواضح ، مع الحرارة الشديدة والرطوبة العالية من تأثير النهر ينتج عنها بالضرورة بلادة مرهقة ولا مبالاة على ظهر السفينة . وكان هناك عمل أساسى لابد من إتمامه ، كان علينا أن نصنع أشرعة جديدة أفضل مما لدينا ، وأن نعنى بالصوارى وإصلاح السفينة ، وننظفها وأن نصنع بعض الصناديق لحفظ الأدوات والآلات المتناثرة على سطح السفينة .

وإذا كانت صحار سيارة جديدة فإنها كانت فى حاجة إلى العناية بها بعد الألف ميل الأولى التى قطعتها . ولكن القصور الذاتى التام فى بيبور كان موهنا يستنزف الحيوية . وقد استغرق الأمر ساعات وساعات من المرافعة والمحاجة والمداهنة والتملق حتى نجد مكانا على رصيف الميناء لكى نرسى صحار ، وأن نجد خشبا لأشرعة الصوارى ، وأن نعثر على نجار يستطيع عمل بكرات إضافية لحبال الأشرعة والصوارى . وكانت صحار فى نفس الوقت قد ألقت مرساتها فى النهر الضار بالصحة وتتمايل مع المد ويتفرسها الأهالى فى كسل .

وفى خلال ٢٤ ساعة سقط أول بحار مريضا وقد أصابته الرطوبة بالوهن والضعف مع الحرارة الرطبة ، واضطراب المعدة ، وهجوم البعوض الذى لا يتوقف ، والمطر المنهمر كل ليلة فيغرق ظهر السفينة والطعام الذى كان من المحال تنظيفه بعناية . وكان النهر نفسه قذرا بدرجة لا توصف ، كان كبالوعة مجارى مفتوحة إلى أقصاها ، وكان مصدر الماء النظيف الوحيد من بئر على الشاطىء وقد وجدنا ديدانا تسبح فيه .

وإن المرض والجو العام المفعم بالعفن ذكرنى بشدة بالأوصاف التى كانت تطلق على السفن التجارية التى كانت تبحر إلى غرب أفريقيا منذ

قرنين من الزمان وتقفْ ببلاده فى فوهات الأنهار فى انتظار الشحنات حتى تتعفن وينهار بحارتها ويسقطون صرعى الحمى . وفى خلال ثلاثة أيام كان نصف البحارة الأوربيين يعانون من الصداع والآلام ، وبدأ العمانيون يرتعشون من اصابتهم بالبرد الشديد . هذه كانت أحوال البعثة فى عيد الميلاد عام ١٩٨٠ .

وكان العمل الشاق والمجهود البدنى المطلق هى العوامل التى تمنع البعثة من التفسخ والتحطيم . وبمجرد أن وجدنا المكان الملائم للسفينة على الرصيف سحبناها إلى المرساة واستطاع البحارة تجفيف السفينة بمجهود منظم ، وكان العمل مروعا .

وفى هذه الحرارة الاستوائية الرطبة بدأنا ننقل كل المواد من السفينة ونضعه على الشاطىء : الحبال ، والسلاسل ، والمراسى ، وجميع أنواع الطعام ، وصفائح الوقود ، وكل مااستطعنا نقله حتى يرتفع جسم السفينة على سطح الماء .

ثمْ وجهنا اهتمامنا إلى ثقل الموازنة الذى يحفظ اتزان السفينة فانتزعنا الألواح السفلى وغيرنا أماكن أكياس الرمال ، مئات فوق مئات منها كانت متراصة جيدا ونحن فى مسقط . والآن كان من الضرورى وضعها على اليابسة ، وكانت حالتها غاية فى السوء . وكانت الحرارة تلسع ظهر السفينة فيصبح مثل الموقد مع الرائحة الفاسدة المستمرة المنبعثة من الغاز المتراكم والتى أصابت حناجرنا . ومع ذلك بالرغم من هذه الظروف غير الملائمة ، فقد ظهر البحارة جميعا بسرور كفريق عمل موحد ، فيأخذ الفرد كيس الرمال ويوصله لآخر وكأنهم سلسلة آدمية متصلة الحلقات حتى يقذف بالأكياس على الشاطىء الجاف .

وبدأ أحدهم ، لعله عيد ، فاصلا من الغناء ، وبدأ العمانيون يغنون ومالبث الأوربيون أن اندمجوا فى الغناء واحدا بعد الآخر . وهكذا نسى البحارة جميعا ماأصابهم من آلام وأوجاع وعلا صوتهم وأخذوا يدقون الأرض بحيوية بالغة . وكانت أكياس الرمال معرضة للشمس والهواء . وبدأت الابتسامات العريضة تظهر ثانية .

وظهر خميس الشرطى وكأنه مقاتل نال جائزة ، وكان العرق يضفى على جلده لمعانا وهو يلقى بأكياس الرمال من فتحة فى ظهر السفينة . أما بيتر كانت قدمه قد التأم جرحها ، فقد وقف بجسمه الضخم (٦ أقدام وثلاث بوصات) يقذف أكياس الرمل على الشاطىء وكأنها كرة التنس . بل إن جميل الذى كان يبدو كالنائم على الدوام ، اندمج تماما فى العمل وأخذ ينقب باحثا عن الفئران لكى يسحب أكياس الرمال ، وقدماه العاريتان تتخبطان كأنهما لمخلوق عجيب ، وقد رفع رأسه لكى يستنشق الهواء . ولسبب ما صمم على التخلص من شعر رأسه تماما وأصبح أصلعا ، وكانت رأسه تظهر من بين الفتحات وكأنها روح غريبة تلمع من العرق مثل كرة القدم السوداء اللامعة . وفى ساعتين ونصف ساعة استطعنا نقل ١٥ طنا من الرمال بأيدينا .

وأصبحت صحار الآن خفيفة وأعدت للإصلاح . وبعد أن تركنا حارسا بحراسة المعدات والآلات والطعام على الشاطىء ، وقطرنا السفينة إلى منطقة رملية مرتفعة على الشاطىء الآخر من النهر . وانتهزنا فرصة المد وجذبناها على الشاطىء وأصلحنا السارية ، ثم بدأنا تنظيف باطن صحار . كان عملا رهيبا ، فالقاذورات متراكمة إلى حد أن بيتر دوبس تردد للمرة الأولى والوحيدة قبل أن يطأها بقدميه . ولم يكن هناك مفر ، إذ كانت الحاجة ماسة لكشط الأعشاب والمواد

الفردية الناتجة عن الأسماك والحيوانات المائية القشرية ، وأن نضع طبقة جديدة من دهن الخروف مع الجير لحماية الأخشاب من ديدان السفن .

وللمرة الثانية ترددت فى منطقة بيبور الأغانى العربية عندما أخذ بحارة صحار ، أوربيون وعمانيون ، يغنون وهم ينظفون قاع السفينة . وقد تخلصت من الأقذار بسهولة إذ أن الجير القديم وطبقة الدهن انسلخت حاملة معها كل القاذورات وبدأت الأخشاب فى القاع سليمة . ولكن الألواح الخشبية العارية التى ثبتناها فى جسم السفينة من الداخل أصبحت كقرص عسل النحل فقد ثقبته الديدان ثقوبا ضخما ونهبته أثناء الشهرين اللذين انقضا منذ تثبيتها . وأسوأ الألواح الخشبية كان سمكه بوصتين ونصف بوصة ويمكن أن تدخل فيه يد عارية . وكانت تجربة هامة قاسية ودرسا لحماية جسم صحار من ديدان السفن .

وبينما كانت الإصلاحات فى صحار قائمة على قدم وساق كان تروندور يضع تصميما جديدا للسارية . وقد أرسلت تاجرا من جوجرات إلى مدراس لشراء قماش لشراع المراكب ليحل محل القماش الأصلى للصوارى . واستطاع التاجر - بعد أن دفع مبلغا كبيرا كرشوة - الحصول على طنين ونصف طن من القماش أحضرها فى القطار بعد رشوة حارس القطار الذى حول وجهه إلى الجانب الآخر ، وحمل التاجر القماش مع بعض الحمالين ووضعوه فى إحدى عربات القطار .

وكان القماش من نوع ممتاز ، وقد صنع ليلائم المواصفات المطلوبة وظهرت عليه علامات تشير إلى وزنه ومتانته . وتعد الهند من الدول التى يعتمد عليها فى الحصول على قماش ممتاز لساريات السفن . وفى

الهند فقط استطعت أن أنهى عمل قماش الصوارى فى فترة أسبوع واحد بينما يستغرق هذا العمل أربعة شهور .

وكانت الخطوة الأولى البحث عن مكان مستوى السطح نظيفا حيث يستطيع صائدوا السمك أن يرسوا قواربهم الصغيرة . وببعض الدبابيس الخشبية وخيط ، أخذت مع تروندور نضع التخطيط للأشرعة ، واستخدمت أحد الهنود رئيسا للعمال . وقد اختار اثنى عشر صيادا كانوا على الشاطىء وأحضرهم للعمل معه ، وقد اطلعناهم على طريقة عمل قماش للأشرعة وكانوا فى حالة من السرور ، إذ أن الدفع كان فوريا ، بل لقد وعدناهم بمنحة اضافية . وبعد أن اشتغل الصيادون ثمانى ساعات ، وحسبت ماتم إنجازه طلبت من رئيس العمال أن يستأجر اثنا عشر عاملا آخرين ، وسرعان ماأحضرهم فى نصف ساعة ، وهكذا تضاعفت قوة العمل .

وانتهى الأمر بأن أصبح لدينا ثلاثون عاملا انهمكوا فى عمل الأشرعة الضخمة على الشاطىء. وفى فترة اشتداد حرارة الشمس كانوا ينامون أو يذهبون لصيد السمك ، ويتجمعون فى المساء عندما يتحسن الجو قليلا لاستئناف العمل فى الأشرعة بالاستعانة بضوء مصابيح اعصارية إلى جوارهم . وبعد خمسة أيام كان لدينا طاقما من الأشرعة تقدر مساحته بحوالى ٣٠٠٠ قدما مربعا على أتم الاستعداد للعمل ، ومددنا الأشرعة القديمة فى صحار وأصلحناها وثبتنا الحبال الجديدة وتخلصنا من الأشرعة التالفة .

ولكى نجد طاهيا يحل محل غير المرغوب فيه كان أمرا أكثر مشقة من صناعة طاقم من أشرعة الصوارى . ففى بيبور تفوق شنبيه على نفسه ، فقد سرق بعض المواد وانسل إلى الشاطىء ليقايضها مقابل بعض السجاير لذلك فقد وضعته فى الحجز بالسفينة ، ومنعته من

مغادرتها أو الاتصال بأى شخص من المدينة . وفى الوقت نفسه كنت أدبر كيفية إعادته إلى بلده .

وكان شنبيه مواطنا باكستانيا ، لم يحصل على الجنسية العمانية ، وقد قادنا ذلك إلى صعاب وعقبات شتى إذ أن الهند ترفض استقبال بحارة باكستانيين صرفوا من الخدمة . ولمدة ثمانية أيام كنت أتحرك جيئة وذهابا من مكتب حكومى إلى مكتب آخر فى كلكتا محاولا التخلص من شنبيه ولم يرحب أى شخص به . وبح صوتى وأنا أشرح الموقف لصغار المسئولين . وكان كل منهم يطلب رشوة ، وقد أعطيتهم إياها ولكن لم يجد ذلك فتيلا .

ووصل الأمر إلى حد أن جاءنى أحد رجال الشرطة بكل صفاقه طالبا تغيير الورقة النقدية التى أعطيتها له فى اليوم السابق قائلا إن الورقة ممزقة ولم يقبلها المصرف .

وكانت نظره على قسم الشرطة الرئيسى فى كلكتا تثير الرعب . كان المكتب الرئيسى يزدحم بعشرين مكتبا يواجه كل منها الآخر فى صفين ، وكل مكتب عليه طوفان من الملفات الممزقة وأوراق بالية لقدم العهد بها ، لذلك ولايجاد مكان كان بعض الكتاب يجلس وعلى رجليه ملف ليكتب . ولكن لم يكن هناك شىء يكتب ، فإن نصف المكاتب لم يكن عليها موظفون والنصف الذى بقى لم يكن لديهم أى عمل يقومون به أو أن يجلسوا على مقاعدهم وهم يحملقون فى الفضاء بدون أى لمحة من الاهتمام . ولم يتحرك أى ملف وبالرغم من ذلك يجلس الموظفون دون حراك .

وأخيرا ، وبعد فترة من اليأس للتخلص من شنبيه وطهيه المرعب ، مررت بالسلسلة حتى وصلت إلى منزل الضابط المسئول الخاص وبينما

كنت فى طريقى إلى حجرة الاستقبال فى منزله لمحته يقرأ قصة انجليزية هى ماجوس (Magus) للروائى جون فاولز . وأحسست بارتفاع روحى المعنوية فهنا شخص قد يفهم . وكان لدى فى صحار رواية أخرى لنفس المؤلف فاولز وهى رواية « زوجة الضابط الفرنسى » هل قرأها الضابط ؟ وهل هو مغتبط بالرواية التى يقرأها ؟ لاشك فى ذلك فهى رواية لطيفة .

لهذا فإننى رأيت أن أرشح له غيرها لنفس الكاتب ليقرأها . وبعد ٢٤ ساعة كانت الرواية الأخرى بين يدى الضابط ، وكان شنبيه فى حافلة ومعه تذكرة ومرتب شهر فى الطريق إلى مطار بومباى ومنها إلى باكستان . وبينما كنت أشاهد رحيله اجتاحنى شعور بأنه لن يضار وأنه ولد ليبقى حيا .

وحل إبراهيم ليعمل طاهيا محل شنبيه ، وكان إبراهيم مواطنا من مينيكوى كنت قد عرفته فى إحدى رحلاتى السابقة للبحث عن الخشب فى مالابار . وكان يعمل كاتبا تجاريا ، ولكنه كان يضيق بحاله إذ ليس أمامه بصيص من التقدم ، وقال إنه سيغير عمله ليصبح طاهيا . وكان أى تغيير بعد شنبيه إنما هو نوع من التطور فى طهى شنبيه . وقد أثبت ابراهيم جدارته فى طهى الطعام . وكان للكارى مذاق رائع ، وكذلك بعض الأصناف الأخرى . وكانت خطوة فى سبيل رفع الروح المعنوية على صحار .

كان الوقت قد أزف لكى يعود روبرت مور ، وجون هاروود ، وديف تاتل وهم العلماء البحارة ، إلى جامعاتهم . وهكذا أنهى العلماء الثلاثة مهامهم وتركوا بيبور إلى جامعاتهم . كذلك فإن تروندور الذى كان يعد العدة لإقامة معرض هام لرسومه ونحته فى اسكندينافه ،

وكذلك محمد اسماعيل صانع السفن الذى انصرف للحاق بأسرته وتقطن بالقرب من كلكتا، وكانوا سعداء برؤيته بعد غيبته التى امتدت حوالى عام .

ولتعويض من تركونا حضر بيتر هونام ، وهو عالم فى الأحياء المائية متخصص فى أعمال الصيانة البحرية والنهرية . وحضرت ابنتى ايدا البالغة من العمر ٩ سنوات بعد أن حصلت على اجازة خاصة من مدرستها لبضعة أسابيع لمرافقة رحلة السندباد فى مرحلتها الثانية ، وقد حضرت مع بيتر هونام واستغرقت رحلتهما أربعة أيام من لندن بالطائرة أولا ثم بالقطار ثم بالسيارة الأجرة التى على وشك الاحتضار.

وظهرت عينا ايدا واسعتين دهشة واعجابا بمدينة بيبور ، فالمناظر اليومية فى الحارات الضيقة والمماشى الخلفية التى تصل ما بين الواجهة المائية بدت وكأنها صور أو رسوم متحركة فى أحد كتبها القصصية . وكان حاملوا السمك يتمايلون وهم يهرولون وركبهم منحنية وأقفاصهم التى يحملونها على رؤوسهم محملة بالسردين وصغار السمك تتساقط منها المياه . وهم يصيحون على المحاسبين الذى يحسبون أجر الحمالين فى كوخ صغير على الشاطىء .

وفى الجهة الأخرى من النهر كان هناك سيل لا ينقطع من المشاة قاصدين القوارب الصغيرة الخضراء اللون وكانت تقوم بعملية العبور من شاطىء إلى الآخر ، ورجال يعتلون دراجاتهم ، وسيدات يلبسن السارى ، وأطفال المدارس بحقائبهم المدرسية ، وسيدات أخريات حاملات المؤن ، وموظفون حكوميون يرتدون الدوطى (وهو مئزر خاص بالهنود) حاملين مظلات سوداء . وفى كل شارع خلفى توجد أكشاك لبيع الفاكهة والمشروبات المثلجة والأقمشة والخضروات ولفائف من حبال قشر جوز الهند والصابون والخردوات .

ويتناثر فى الشوارع محلات مختلفة ، ما بين كواى يقوم بكى قميص بمكواة ساخنة على فحم مشتعل ، وأحد العمال يجفف جوز الهند على الأرض مما يضطر المشاة إلى الالتفاف حول بضاعته . وكانت النساء يغسلن طوال النهار ، ويطعمن الماعز ، أو تدق الكاسافا ، ويمشطن بأصابعهن خصلات الشعر الطويل الأسود الفاحم لبناتهن الصغيرات اللواتى يقفن دون حراك .

وتتجمع بعض النسوة يغزلن قشر جوز الهند ويجهزنه لكى يقوم الرجال بلفه فى لفائف ضخمة أشبه بما كانت تقوم به الجدات من غزل الصوف ولكن هذه اللفات الهندية يصل محيطها إلى أربعة أقدام . ويحمل الحمالون هذه الأحمال من اللفائف الضخمة على رؤوسهم ، ويبدو المنظر أقرب إلى السريالية واللفائف تهتز أعلى من رؤوس المشاة ويدفع الحمالون غير البارعين عربات صغيرة ذات عجلات خشبية فى حارات ضيقة .

ويتقدم ملاحظو العمال بعمائمهم البيضاء من مراس المراكب بوقار ثقيل ، وأحد الهنود من صانعى السفن عائد من رحلة الحج إلى المزار المحلى وقد ارتدى ملابس سوداء وعلامة التقوى تبدو على جبهته وقطعة من المخمل خلف أذنه .

وكان أحد أحياء المدينة تدوى فيه أصوات معادن تصطفق مع بعضها البعض ، وإذا حملق الفرد فى السقائف المظلمة يستطيع رؤية الحدادين وكل اثنين يقفان بجوار السندان ويستخدم مساعد الحداد الملقط ببراعة لالتقاط قطعة معدنية من موقد الفحم ويضعها فى مكانها الصحيح . ويقوم الحدادان بتشكيل المعدن بشكل آلى والصوت الصادر من هذا العمل أشبه بدقات الساعة وهما يصنعان مسمارا بطول عشر بوصات من الحديد لاستخدامه فى تصنيع سفينة .

وكان من السهولة إدراك الأسباب التى وراء حالة الهند ما بين الثراء الفاحش والعجائب المثيرة . وقد سجل الجغرافيون العرب أن الهند بلاد هائلة تتقاسمها ثلاثون مملكة على الأقل تتراوح بين المملكة الكبرى لملك الملوك بالاهارا (Ballahara) حتى المملكة الصغيرة تكين Takin . ولكل مملكة خصائصها التى تميزها عن غيرها . فكانت نساء تكين ذوات بشرة ناعمة ، وقد اختار ملك بالاهارا زوجه له منهن . ويقال إن جوجيرات كانت محكومة حكما عادلا إلى حد أنه إذا وجدت قطعة من الذهب ملقاة فى الشارع لن يمسها أى مواطن .

ويلاحظ شدة تمسك الهنود بالدين والفلسفة . وقد حدثت مناقشات أحيانا وتعاون أحيانا بين التجار الهنود والتجار العرب بخصوص الطرق البحرية فى المحيط الهندى . وفى الحقيقة فإن الهنود يظهرون عدة مرات كتجار متنقلين فى قصص مغامرات السندباد البحرى . وكانت التوابل والأقمشة وأسواق الهند الحافلة بمختلف الأصناف هى الوجهة الأساسية للعرب . وكانت أقطان الهند الجيدة ذات شهرة برقتها البالغة . وكان الهنود يشترون من العرب الخيول والبلح وهما لا يوجدان فى الهند . وتبادل العرب هذين الصنفين بالأقمشة الرقيقة والأخشاب والتوابل .

وشكلت الجبال الخضراء فى مالابار ساحل الفلفل حيث تطيب حبات الفلفل الخضراء الحريقة وكأنها عنب صغير على الكرمة قبل اقتطافه وتعريضه للشمس كى يجف . وكانت توابل الهند تعد حمولة ذات قيمة عالية ، وكانت السفن العربية تحمل الفلفل وثمار الأريقة وهى فصيلة من النخيل ، والزنجبيل وحب الهال والقرفة والقرنفل من ساحل مالابار سواء إلى الشرق أو إلى الغرب إلى شبه جزيرة العرب والخليج .

وكانت كلكتا وكولام مالى بالقرب من كوتشين وهما أكبر المراكز التجارية لتوزيع هذه المواد التجارية . وعندما وصل فاسكودى جاما أول مرة إلى اليابسة فى الشرق الأسطورى للبحث عن التوابل ، فإن مرشده سواء كان عربيا أو هنديا أرشده إلى طريق مستقيم طوله ٤٠٠٠ ميلا عبر المحيط ما بين شرق افريقيا مباشرة إلى سوق كلكتا .

ولاتزال كلكتا تنتج التوابل والأقمشة ، ففى الأفنية وفى أماكن مسقوفة على السواء كان النساء والرجال يقومون بملء الصناديق والأكياس والحقائب بمنتجات المنطقة الغربية وكأن شيئا لم يحدث أو يتغير منذ أيام السندباد البحرى . وظل ساحل مالابار موطنا للوفرة والخصب . وقد أضيف إلى التوابل التقليدية محاصيل أخرى مثل المطاط والبن والشاى . وفى الليل يشاهد التجار العرب وغالبيتهم تجار أخشاب إلى جانب تجار عاديين عموميين يحتسون أقداح الشاى وهم جالسون فى الشرفات مع عملائهم الهنود ، ويشاهدون الشمس عند المغيب وهى تختفى فيما وراء البحر العربى .

أصبحت صحار على استعداد وتم تنظيفها وجهزت من جديد ضد العفن ، وأعدناها إلى الحاجز النهرى ووضعنا فيها ثقل الموازنة ، وحملناها بالأشرعة الجديدة وجلبنا لها دقل مائل جديد (وهو عمود ضخم يثبت فى مقدمة السفينة) ، وخففنا من سمك قائم الشراع الرئيسى لتخفيف الحمولة فوق ظهر صحار . كذلك اشترينا جرسا نحاسيا من أحد محلات كلكتا يلمع بالقرب من ذراع الدفة لاستدعاء من يقوم بالحراسة ، وأحضرنا ست صناديق قام بصناعتها ذوى القمصان الخضراء رتبت فوق ظهر السفينة . وكان ذوو القمصان

الخضراء قد علموا بوصول صحار إلى بيبور فحضروا من بلدتهم لزيارتنا .

وشعر ذوو القمصان الخضراء بالسرور عندما شاهدوا السفينة التى اشتركوا فى صنعها . وكانت رؤيتهم شيئا حسنا ، ولكننا أحسسنا بالحزن للحالة التى أصبحوا عليها . إذ أنهم فى عمان كانوا سعداء واثقين من أنفسهم ، أما الآن فيبدو عليهم القلق من الخوف ، وكلما ظهر أى شخص رسمى سواء من موظفى الجمارك أو من سلطات الميناء ذوو القمصان الخضراء تحت ظهر السفينة . وقد تساءلت عما إذا كانوا يعملون وهم مخالفين للقانون . وكانت إجابتهم بالنفى وأن الأمر يتلخص فى أنه إذا شاهدهم أحد موظفى الحكومة يعملون لحساب الأجانب فإنه يسبب لهم المتاعب إذا لم يقتسم معهم فى دخلهم بتقاضى نسبة مما يحصلون عليه .

وكنت أدرك أن الرسميات تستطيع تعطيل صحار عن الرحيل ، والسبب هو نفس السبب السابق أى الرغبة فى الحصول على المال ، لذلك قمت باسترضاء المسئولين قبل البدء فى الرحيل . وتلقى أربعة من المكتب الخاص وسبعة من موظفى الجمارك « هدايا » رمزية ، فجاءتنى أوراق السفينة وجوازات سفر البحارة والإذن بالإبحار .

ولم يحدث سوى أمر واحد سبب لنا قلقا ، ذلك أن أحد رجال الشرطة رأى أن يمنع ابنتى من الابحار على السفينة لأنها حضرت إلى الهند بالطائرة وليس بالبحر ولكن نظرة إلى وجهى غيرت رأيه . وبدا كل شيء يسير سيرا طبيعيا إلى أن بدأت المصيدة . ذلك أن المعدات

الأخيرة من المواد وأكياس الفحم النباتى ولفات الحبال الاضافية كانت محجوزة فى جمارك بيبور ، وكان التوقيت والحسابات المالية خالية من الأخطاء ، وكانت قيمة البضائع تساوى تماما المبلغ الذى يجب دفعه لرشوة كتيبة العاملين فى جمارك بيبور ، وكان علينا أن نتحمل فى سرور تعقيدات الترتيبات . فإن البضائع حجزت بعد أن تسلمنا إذن الإبحار ، ولذلك فإن بحارتى لم يكن فى استطاعتهم رسميا النزول إلى البر ثانية . وإذا رأيت أنه من الأفضل مناقشتهم حول حجز البضائع كان معى ذلك ضرورة الحصول على إذن جديد بالإقلاع ، وهو أمر يستغرق عدة أيام ، أو أن أترك بحارتى على ظهر صحار يتناولون الأطعمة الطازجة المعدة للمرحلة التالية من الرحلة .

كان طبيعيا أن حجز السلع مجرد ذريعة . وادعى ضباط الجمارك أن أحد التجار وهو الذى أمدنا بالحبال لم يدفع الضريبة المفروضة عليه للدولة وأن الأمر سيستغرق بضعة أيام لإنهاء ذلك الأمر . وفى تلك الأثناء فإن السلع ستبقى محجوزة فى السقيفة على الشاطىء بالقرب من صحار .

كان السيناريو واضحا ، فأعلنت أننى سأكون عند السقيفة هذا المساء بعد الغسق ، وجهزت حقيبتى اليدوية ، وسرت فى الماء على الشاطىء ومعى الحقيبة وتوقفت خلف السقيفة . وعلى ضوء القمر وجدت طابورا نظاميا من رجال الجمارك وضباط الشرطة وظهروا وكأنهم فى عرض عسكرى .

وانفتح باب المخزن بشكل خفى غامض ، وظهر بحارة صحار وكأنهم مهربون وعلى ضوء القوارب الصغيرة أخذوا يحملون بالات

الحبال وأكياس الفحم وغيرها إلى صحار . وفى تلك الأثناء كنت أوزع الصدقات المطلوبة .

وكان أمرا يدعو إلى الضحك ، ذلك أن الأشخاص المقلقين قد اصطفوا بنظام حازم تبعا لأسبقية الرتبة والسن . وتناول كل فرد ما اتفق عليه من ثمن وتراوح ما بين بضعة روبيات للعامل الهندى إلى مئات من الروبيات للمفتش . وتمت الاجراءات فى جو من الصداقة التامة . وكنت أشبه بقائد عام يودع فرقته فتحادثت مع كل فرد وصافحته وأعطيته نصيبه .

وفى نهاية الصف خلف اثنين من المفتشين رأيت رجل الشرطة الأول الذى تجسس علينا عند رسونا فى كلتكا يهز رأسه بتحفظ وحضر صراف الجمارك لتحية الوداع . ولكنه كان ينتظر فى سيارة أجرة فى ركن قريب .

وفى تمام الساعة الواحدة بعد منتصف الليل انزلقت صحار فى النهر فترة المد ، دون داع ، ولا حبال للسحب ، ولا احتفالات ، وكان الرحيل صامتا كالأشباح فى الظلام . انزلاق بين المراكب الصغيرة وقد استغرق البحارة فى النوم .

وقد تصورت أن ما نقوم به لا يزيد عن عمل مهربى البضائع وأنا أرقب ضوء المصابيح ، وكان معنا مصباحين كهربائيين يحملهما رجال فى قاربين صغيرين يتقدمون صحار ويحركون المصباحين كالمروحة على جانبى النهر والقناة المتعرجة إلى أن وصلنا إلى البحر ، واستبعدنا

المصباحين وتوقف القاربان وأسلمت آخر ما فى يدى من روبيات للرجال الذين صحبونا ، وتراجع القاربان واختفيا فى الظلام .

وهكذا استأنفت صحار مسيرتها وتركت الهند .

الفصـــل الثـــامن

مملكة سرنديب

اشتركت ابنتى ايدا مع الفرقة العمانية كضاربة على الصنج . وكان العمانيون قد اشتروا بعض أدوات العزف ، وكانوا يتجمعون كل مساء على ظهر السفينة لتقديم حفلات غنائية بقرع الطبول والتصفيق والغناء والرقص . وكانت ايدا تلتقط الايقاع وتبدأ فى سرور الضرب على الصنج . وتغير الإحساس العام على السفينة وبدأ أعضاء البعثة جميعا يحسون بقدر من الاسترخاء ، وأصبحت صحار تمخر العباب وهى أكثر ثقة . وبدا الحال كأن الرفقة والتعايش على السفينة قد انبثقا من القلـق الناتـج من عدم المران فى عبورنـا بحر العـرب منـذ إقلاعنـا من مسقط .

وأصبح كل شيء خفيفا ممتلئا بالحيوية ، وأصبح الهواء أكثر نقاوة ، والبحر أكثر زرقة ، واليقظة على السفينة أكثر وضوحا ، وساعدت الأشرعة الجديدة على زيادة سرعة صحار وهى تشق عباب المحيط وباستخدام شراع ضخم أصبحت السفينة أكثر استقرارا ، وكانت تبدو أكثر خفة وسرعة .

وأخذت جبال مالابار الخضراء تتراجع رويداً رويداً . وكان طهى ابراهيم يبعث على السرور بعد كابوس الكارى وهو الطعام الوحيد الذى كان يطهيه شنبيه .

واستقرت ايدا فى هدوء واضح ، ولكن حدث شيء مؤسف عندما سقطت من باب أرضى خفى ووقعت من ارتفاع عدة أقدام مباشرة فى

القمرة الأخيرة التى كانت تتقاسمها معى ، ولكنها كبتت دموعها وسرعان ماانتهت الكدمات واختفت بالتعرض لأشعة الشمس . فكانت تحدق فى الماء باشتياق إلى العوم . لذلك فعندما بدأت السفينة تبطىء فى سيرها زودنا مقعدا بالقماش وأدلينا ايدا فى ذلك المقعد إلى الماء ، وأخذت تعوم وتغوص مثل البطة الصغيرة ، بينما كان أحد البحارة يراقبها خوفا من سمك القرش . وعندما كان أى شبح يبدو من بعيد مهددا بالخطر ، كان اثنان من البحارة يرفعانها بسرعة فى الهواء ويقذفان بالطفلة على ظهر السفينة وكأنها طرد .

وقد اجتذب العلماء اهتمام ايدا ، وكانت تجلس مع اندرو وتشير إلى الشبكة التى يستخدمها ، وكانت تقفز حول مايصيده ، وأخذت عينات الكائنات الحية التى تقع فى شباكه ، وكانت فى الليل تدير الدلاء وبها الكائنات الحية لكى يظهر لمعان الكائنات الفوسفورية وتصيح بابتهاج .

ووجدت ايدا جزءا فارغا على ظهر السفينة واعتبرته ملكها الخاص ، وكان مقرا صغيرا لا يسع أى شخص سواها ، ورتبت المكان بوضع وسادة وغطاء من الصوف ، وهكذا ضمنت ألا يعكر صفوها أحد ، وأن تكون بعيدة عن الحبال كلما اندفع البحارة لكى يقوموا بأعمالهم وكان المطر المنهمر ليلا هو الدافع فقط لنزولها إلى القمرة . وصاحت ايدا بصوت مرتبك «أبى . إن السقف يرشح» . وكانت المياه تتسرب من بين أخشاب ظهر السفينة ، فوضعت قطعة من القماش المخصص للأشرعة على ايدا وسرعان مااستغرقت فى النوم .

وكان الجو عادة معتدلا ففى فترة الظهيرة كان النسيم من الجنوب الشرقى يساعد على سرعة صحار ووصلت هذه السرعة إلى أربعة أو

خمس عقد . وكانت الرياح فى الليل إما أن تسكن أو تهب من خلفنا بشدة وقد تتحول إلى عاصفة هوجاء . وفى مثل هذه الحالات كان النشاط يزداد بدرجة كبيرة . ويبدأ الحارس الليلى فى طلب المساعدة وسرعان مايندفع العمانيون بسرعة إلى الحبال وهم يرتدون معاطف واقية من المطر وفى هذه الأثناء فإن الحارس يسحب شراع السارية القريبة من المؤخرة وينظم سطح السفينة للعمل . وكان عبد الله أمهر الجميع وأصبح هو المكلف بهذا العمل عادة . ويقوم ثلاثة أفراد أو اربعة بالتحكم فى السارية الكبرى .

وعندما ترتطم العاصفة بالسفينة وتغير اتجاهها فإن البحارة يعملون على اعتدال سيرها بجذب الحبال أو تركها قليلا إلى أن تعتدل السفينة فى خط سيرها وتأخذ الطريق الصحيح ممزقة حجب الظلام الليلى .

وفى حالات تدفق مياه الأمطار الاستوائية بغزارة واندفاعها على ظهر السفينة إلى مكان الطهى فإن المياه تحدث بركة على الظهر . وكانت ومضات البرق تضىء معاطف المطر الجلدية الحمراء اللون والوجوه البيضاء والسمراء المتوترة من تأثير المجهود الذى بذل . وكان بعض البحارة يفضلون ارتداء معاطف المطر بينما يقف آخرون حاسرى الرأس ، وقد التصق شعرهم بجماجمهم وعندما ينتهى انهمار المطر فجأة يصيح أحد البحارة طالبا من زملائه « اجذب اجذب » . ويستمر العمل ويندفع اثنا عشر بحارا إلى أماكنهم بأقدامهم العارية وهم يتخبطون وينزلقون على ظهر السفينة قابضين على حبال الأشرعة . وأخير ينتهى العمل برفع الشراع الرئيسى وتنتهى العاصفة .

وكانت الرياح تغير اتجاهها أحيانا بهبوب عاصفة ، لذا فإن صحار كانت تسير بطريقة خطرة وتنحرف تجاه الشاطىء وهنا كنت أقرع الجرس النحاسى فيندفع الجميع إلى ظهر السفينة وهم يحاولون التخلص

من النعاس ، وسرعان مايتخذ كل فرد مكانه . وهنا يبدأ العمل فى محاولة تغيير الاتجاه لابعاد مقدمة السفينة عن العاصفة .

كانت مناورة تعديل الاتجاه تستدعى نقل الشراع الرئيسى من جهة إلى أخرى باستدارة الشراع وهو يزن حوالى طن . وإذا مااشتبك الشراع مما يعطل سهولة الاستدارة فإن الشراع يتمزق طوليا أو ينهار الصارى الرئيسى .

وكانت هذه مهمة شاقة بالنهار ، وتحتاج مهارة كبرى فى الليل . وكان كل فرد له عمله الخاص به على ظهر صحار ، لذا كان كل بحار عرف أين يضع يده فى ظلام الليل ويتفادى العقبات وبخاصة الحبال التى تشد الأشرعة . وكان عندما يحتل كل فرد المكان المخصص له فإن قائد الدفة يوجه السفينة فى اتجاه الرياح ، بينما يجذب بحار المقدمة الطرف الأسفل من الصارى الرئيسى المائل حتى يرتفع الجزء الأمامى عموديا وهو معلق فوق ظهر السفينة وكأنه رمح هائل متدليا من البكرة ويبلغ طول الحبل حوالى ٨٠ قدما .

وكان صالح يدور ويقفز على السياج حول مقدمة صحار ثم حول مؤخرتها ، وهو يحمل الحبل الثقيل الوزن الذى يتحكم فى الصارى الرئيسى ، والذى كان يتحرك جيئة وذهابا مابين جهة وأخرى . وحالما يصبح الحبل فى مكانه السليم فإن المسئول عن الدفة سرعان مايحول صحار إلى الوجهة الجديدة . ويقوم بعض البحارة بمد الحبال للأشرعة الأخرى ، وتغير صحار اتجاهها وتبعد مقدمتها عن الرياح .

إن الابحار بمركب عربى تقليدى أمر ينطوى على المغامرة ، وقد كانت حبال صحار من الضخامة بحيث أنها كانت تؤذى أى شخص بسهولة . وكانت الكتل الخشبية المزدوجة ، وتزن الواحدة منها حوالى

١٠ أرطال ، تتحرك بشكل دائرى وقد تصيب أى فرد وكأنه لعبة قابلة للكسر . وفى كل مرة نغير اتجاه صحار فإن السارية الأساسية تأخذ الوضع الرأسى ويتحرك الجزء الغليظ من السارية إلى الأمام وإلى الخلف تبعا لاهتزاز السفينة وكأنه منجل مميت .فإذا تصادف وجود شخص على السفينة فى هذه الحالة فإنه يصاب بجروح .

ويتحكم بحارة السفينة فى الجزء الغليظ من السارية ويعقدون أنشوطة من الحبال تساعدهم على التحكم . وكنا حريصين على مواجهة المخاطر بشجاعة والدخول فى المناطق الخطرة فى الوقت المناسب . وكان ذلك يعنى أن يكون كل فرد مطمئنا واثقا أن زملائه يقومون بالعمل تماما . وإذا حدث أى خطأ فالنتيجة إصابة . وتحت هذه الظروف ، لم يكن هناك ما يثير الدهشة من سرعة اندماج البحارة مع بعضهم البعض لتكوين فريق متناسق للغاية .

ولا تمر لحظة واحدة ونحن فى مياه مسطحة هادئة عندما تقف السفينة تنظر وترقب وهى على استعداد العمل فى جرأة ، فقد ينطلق حبل متوسط السمك بقوة . ويبدو شراع السارية الأمامية رفيعا كأنه منديلا إذا قورن بشراع السارية الرئيسية . وبالرغم مما يواجهنا من عقبات كانت صحار تشق طريقها وسط الرياح وينبعث من السارية الأمامية تحذير من أثر الرياح ويتقوس شراعها .

وحمدا لله وشكرا فإن الساريات لم تسبب أى اصابات ماعدا اصابة واحدة . ذلك أن قدم جميل اليسرى وقعت بين الجزء الغليظ من السارية الرئيسية والمقدمة فأصيبت بكدمات شديدة . وسقط جميل على ظهر السفينة وعلامات الألم ترتسم على وجهه . وبعد الانتهاء من اصلاح وضع السارية الرئيسية بدأ العمانيون يعتنون بجميل ، وصنعوا معجونا ساخنا من البلح المسحوق والملح فوضعوه فى قطعة من .

القماش وأخذوا يدلكون العضلة المصابة ، ثم لفوا القماش والمعجون حول فخذ جميل على شكل ضمادة . واستمر جميل أسبوعا وهو يعرج .

وعندما تهب رياح قوية فإن السفينة العربية لا تخفض مساحة الشراع على الطريقة الأوربية بأن تطوى الأشرعة ، وبدلا من ذلك كان البحارة العرب يغيرون الشراع ويضعون بدلا منه شراعا آخر أصغر حجما . وإن تغيير الشراع والرياح قوية والأمواج تتلاعب بالسفينة إنما هو مناورة تثير الإعجاب . وقد قمنا بهذا العمل لأول مرة ونحن بالقرب من رأس كومورن فى أقصى جنوب الهند . وكنت أشعر أن صحار تعانى تحت ضغط السارية الرئيسية . ولم تكن سفينتنا تبحر باعتدال بل كانت تميل تحت تأثير الرياح التى كانت تدفع المياه على شكل غطاء فوق ظهر السفينة . وأصيبت ايدا بدوار البحر ، وأدركت أنه لابد من تخفيض الأشرعة ولا نسرع حتى لا تتحطم السفينة .

ولم يكن خفض الشراع الرئيسى أمرا شديد الصعوبة ، ذلك أن وزنه الكبير يساعد على خفضه ، ويستطيع شخصان طى الشراع بنظام لمنع سقوط السارية والشراع بقوة وكأنه مقصلة .

وكانت الإثارة تبلغ أقصاها عندما يحاول البحارة التحكم فى السارية الرئيسية الضخمة . حتى لا يطير الشراع فى البحر أو أن يتقطع قطعا صغيرة ، ويسارع جميع البحارة بإنزال الشراع الرئيسى الذى يلتف حول رؤوسهم وكأنه نفق من القماش ويمسكون به ويلفونه ياردة وراء أخرى .

وكان الشراع يخفق بشدة من وقت لآخر ويجذب معه عشرة أفراد ويرفعهم من ظهر السفينة بقوة الرياح . وعندما يسقط الشراع بأكمله

يلفونه ويخلصوه من السارية ويوضع على ظهر السفينة ، ويثبت شراعا صغيرا فى مكان الشراع الرئيسى ويأخذ كل شخص المكان المخصص له . وكان البحارة ذوو الأجسام القوية يجلسون على ظهر السفينة بطريقة تشبه المتسابقين فى سباق للتجديف ، أو يغيرون وجهة السفينة بحبل يجذبونه لرفع الشراع أو خفضه .

وفى مقدمة السفينة كان جمعه - وهو أكثر البحارة خبرة - يتحكم فى الكتلة الخشبية فى أسفل السارية على الرغم من خطورة ذلك العمل . وكان عبد الله وخميس الشرطى يمسكان بحبل الشراع ويجذبانه إلى أسفل بكل ما يملكان من قوة .

وكان الترابط بين البحارة يساعد على تأدية تلك المهمة بسهولة . وهكذا يرتفع الشراع إلى أقصى مداه . وعندما يتم وضع السارية فى الزاوية الصحيحة وتأخذ صحار طريقها دون عقبات فإن البحارة ينصرفون للراحة فيما عدا الحارس .

كانت حياة البحار العربى قاسية فى العادة . وكانت فكرة متزنة تلك التى راودتنى أن نصف البحارة العمانيين معى لأنهم قد مروا بتجربة غرق سفنهم . وقد عرف جمعه غرق العديد من السفن وهو على متنها . وحدث لصالح تجربة أخرى فبعد غرق قاربه تعلق بقطعة خشبية مدة يومين إلى أن التقطته سفينة عابرة . وكان خميس الشرطى على وشك الغرق حينما غاصت مركب صيد ، وأمكن انقاذه ولكنه فقد أخاه .

ولعل خميس البحرى قد مر بأكثر التجارب لفتا للاهتمام . كان فى مركب شراعى صغير «الدهو» عندما هاجمته عاصفة واضطر إلى الرسو فى شاطىء معرض للخطر . واستمرت العاصفة الشديدة إلى

حد أن الرجال على المركب اتفقوا على ارسال الأطفال إلى الشاطىء . وانتقل خميس البحرى مع أخيه إلى الشاطىء ، ووضع جسميهما فى حفرة فى الرمال بعيدة عن المد . واستمرا نصف مطمورين فى الرمال حتى هدأت العاصفة . وقد عثر عليهما بعض البدو وأعادوهم إلى أسرهم ، بينما ضاعت المركب .

كانت قمة آدم هى اليابس الذى يتطلع إلى رؤيتها البحارة العرب بعد مغادرتهم شاطىء مسقط . وهذه القمة علامة على جزيرة سرنديب أكبر وأجمل الجزر التى تقع بالقرب من الهند . وقد أطلق عليها هذا الاسم من الادعاء بأنه عندما قذف بآدم من الفردوس إلى الأرض . فإن قدمه لمس قمة هذا الجبل ولاتزال آثار هذا القدم موجودة حتى الآن ، واختفت بعد ذلك علامات أقدامه لأنها كانت من الضخامة بحيث وقعت فى البحر .

وكتب أحد المؤرخين العرب فى القرن التاسع «إن بحارتنا يستطيعون رؤية القمة حيث سقط آدم لمدة تسعة أيام ، فيقودون سفنهم تجاهها . وكانت قمة آدم هى الهدف الذى تسعى إليه صحار أيضا .

وفى صبيحة يوم ٢١ يناير أخذنا نحدق النظر لعلنا نشاهدها والشمس ساطعة . وكان قد مضى علينا يومان بعد مغادرة رأس كومورين واتخذنا طريقنا إلى الجنوب الشرقى بين بقعة فى البحر ملوثة السطح . وكانت مزلجة اندرو التى تجمع ما يصادفها قد تكونت عليها طبقة من الكرات الزيتية بعد بضع دقائق من وجودها فى الماء ، وبدا واضحا أن أكثر من حاملة بترول كانت تنظف خزاناتها فى المنطقة البحرية الواقعة جنوب الهند وأفرغت قاذوراتها فى البحر .

والآن كنا نتطلع إلى رؤية القمة حيث انتشرت شائعة بأن ضوءا روحيا يشتعل بصورة متقطعة فوق القمة يثبت أنها مكان مقدس . ولكن الهواء كان ثقيلا محملا بالتراب . يكسوه الضباب . ومن ثم ضعفت الرؤية ، واستمر الحال على هذا النحو حتى اقتربت صحار من الشاطىء فاستطعنا رؤية اليابس . رأينا حدبة الجبل المميز ويعرفه البحارة باسم « كومة القش » . واتخذت صحار طريقها ودخلت إلى ميناء جال حيث رسونا .

وجزيرة سرنديب لها اسم أطلقه العرب على سيلان أو سيريلانكا وأعطى اللغة الانجليزية كلمة تعنى اكتشاف الأشياء السارة مصادفة . وكانت سيريلانكا فعلا اكتشاف سار بالنسبة لرحلة السندباد . وكان مقررا أن تمكث البعثة شهرا فى الجزيرة ، وكانت فترة من أسعد الفترات التى مرت بها الرحلة .

وأراد علماء الأحياء المائية أن يعرفوا عدد الحيوانات الثديية التى لاتزال موجودة فى المياه بالقرب من شاطىء سيريلانكا الشمالى الشرقى والحيوان الثديى أو البقرة البحرية ، وهى حيوان ثديى ضخم ينتشر بكثرة فى كل بحار العالم . ومنذ ثلاثين عاما كانت قطعان من الحيوانات الثديية تعيش فى المضايق بين الهند وسيريلانكا . والحيوان الثديى آكل للحشائش ، وهو بالنسبة للشخص العادى حيوان كثير اللحم ليس له أنياب يأكل تحت الماء أنواعا من الحشائش المائية التى تمتد على مساحات شاسعة فى هذه المنطقة .

ولكن العلماء وجدوا أن سلالات هذه الحيوانات أخذت أعدادها تتناقص بشكل يدعو إلى الأسى . وقد وجدوا فصيلتين منهما فقط وقد غاصت هذه الحيوانات بسرعة فى الماء ، ويبدو أنها أصبحت تخجل من رؤية الإنسان .

وإن أحد أسباب النقص فى هذه السلالات يبدو بوضوح ، ذلك أن مناطق الحشائش المائية قد إختلطت بأعداد وأعداد من شباك صيد الأسماك التى كانت ولاشك مصيدة للحيوانات المائية كذلك . وهذه الحيوانات تتنفس فوق سطح الماء ، وعندما تقع فى شباك الصيد تقطع أجسامها أجزاء وتباع فى أسواق السمك . ولا يقع اللوم على صيادى السمك السيريلانكيين إذ أنهم يصيدون هذه الحيوانات بدون قصد وفى نفس الوقت فإن هذه الحيوانات تمزق شباك الصيادين . وقدر علماء صحار أن عدد هذه الحيوانات لا يزيد عن مائة أو مائتين بينما كان العدد منذ فترة يبلغ عدة آلاف .

وقد وجد بيتر هنام أخصائى صحار فى صيانة الحيوانات البحرية شواهد ودلائل تدل على الضغط المتزايد على ثروات شواطىء سيريلانكا ؛ وهناك تصاد السلاحف وتقتل ويأكل لحمها وتصنع منها بعض أدوات الزينة بالرغم من أن الحكومة أصدرت أوامرها بالحفاظ عليها . ووجد تجار ترس السلاحف مهربا ملائما للتخلص من تلك الأوامر ، ذلك أن صيد السلاحف وقتلها لم يكن محرما فى جزر مالديف ، لذلك كان هؤلاء التجار يدعون أنهم اصطادوا تلك السلاحف من تلك الجزر .

كذلك كانت الأسماك الجميلة الشكل التى تعيش فى المناخ الاستوائى بالقرب من شواطىء سيريلانكا تقع فى شباك الصيادين . وكذلك كان الغواصون المحليون ، وبعضهم لديهم أدوات الغوص يصيدون الأسماك ويبيعونها لعلماء يقومون بدورهم بإرسالها بطريق الجو آلافا وآلافا وهى لاتزال حية توضع فى أكياس من البلاستيك إلى المتاحف المائية فى أوربا وأمريكا الشمالية . كذلك فإن تجار الأسماك يتعاملون فى الأصداف البحرية النادرة التى يلتقطها الغواصون من قاع

البحر . وصرح الغواصون والمصدرون أن الأسماك النادرة والأصداف البحرية أصبحت نادرة .

وامتد الصيد كذلك إلى المرجان فى سيريلانكا ، وقد انتزعت قطع المرجان الجميلة الرقيقة لتدخل فى صناعة الزينة بينما تعرض المرجان الكبير على شاطىء سيريلانكا للتكسير ، وتؤخذ القطع المرجانية الكبيرة وتضاف إلى قشر جوز الهند وتحرق لصناعة الجير للبناء .

وإن فقدان هذه الشعب المرجانية قد حرم شواطىء سيريلانكا من مصدات الماء الطبيعية ، وكانت هذه الشعب تعمل على : إضعاف حدة الأمواج . والآن فإن البحر ينحر فى الرمال وأخذ خط الشاطىء يتراجع ويرتد إلى الخلف . وتبدو جزوع نخيل جوز الهند الخشنة والتى وقعت فى المسطحات المائية الضحلة وكانت من قبل أرضا جافة .

وبينما كان بيتر هنام يجمع مادته حتى يتفهم العوامل الاجتماعية والاقتصادية المعقدة وراء استغلال الموارد الساحلية فى سيريلانكا ، كنت أفكر فى سؤال أبسط يدور حول حيوانات سيريلانكا . كنت أود معرفة ماذا يجرى للفيل السيريلانكى الضخم عندما يموت .

إن السبب وراء فضولى يوجد فى الرحلة السابقة للسندباد البحرى . ففى إحدى روايات الرحلة السابعة يتحدث السندباد عن كيفية وقوعه أسيرا فى يد القراصنة وبيع كرقيق ، ويبدو أن ذلك حدث فى سيريلانكا ، وهناك أرغمه سيده الجديد على أن يصبح صيادا للفيلة وكانت المهمة التى أنيطت به أن يتوغل فى داخل الغابة وأن يختبىء فى قمة إحدى الأشجار وأن ينتظر إلى أن يمر قطيع من الفيلة ، وفى كل يوم كان السندباد يقتل أحد الفيلة ويأخذ الأنياب العاجية لسيده .

واستمر ذلك العمل فترة حتى حدث فى أحد الأيام ولرعب السندباد أن قطيع الفيلة أحاط بالشجرة التى يمتطيها وأسقطوها حتى وصلوا إليه . وإذ ظن السندباد أنه قد وقع فى فخ الحيوانات الثائرة ، ولكن أصابته الدهشة عندما رفعه الفيل قائد القطيع بلطف بخرطومه وسار به فى الغابة إلى مكان تنتشر فيه عظام العديد من الفيلة المتوفاة . وكان هذا هو المكان الذى تأوى إليه الفيلة حينما تشعر بدنو أجلها . وكان الهدف من وراء ما حدث أن الفيلة أرادت أن يعرف السندباد المكان الذى يستطيع منه الحصول على العاج بدون قتل الفيلة .

وعندما عاد السندباد إلى سيده أطلعه على ذلك المكان وكانت الهدية التى حصل عليها حصوله على حريته وإطلاق سراحه من العبودية .

وقد تكون مغامرة السندباد السابعة مع الفيلة فى سيريلانكا إضافة أخيرة إلى ألف ليلة وليلة مع أن قصة فيل سرنديب ورد ذكرها فى المغامرة الرابعة عندما قيل إن الملك الأعظم لسرنديب كان يمتطى فيلا ضخما طوله ٧ أذرع (أى ١١ قدما) فى أثناء احتفاله .

وتنتشر قصة مدفن الفيلة فى طول البلاد وعرضها وورد ذكرها فى مناطق كثيرة وكتب عنها بلغات عديدة إلى جانب اللغة العربية . فهل كان لهذه القصة قدر من الحقيقة على الأقل فيما يختص بسرنديب ؟ وبوجود صحار فى سيريلانكا أتيحت الفرصة لتوجيه ذلك السؤال لهؤلاء الأفراد الذين يعرفون ما حدث للفيلة المتوفاة بين القطعان الحية فى سيريلانكا .

وكان أقرب الناس لمعرفة ما حدث هم الأفراد الأحياء الذين يعملون فى الغابة ويطلق عليهم لفظ الفدى Veddah ، وهم أهل

سيريلانكا الأصليين ، ولا يعرف أحدا متى وصلوا إلى هذه الجزيرة والاعتقاد السائد أنهم أقدم أصول الجنس البشرى . وتنتمى الفدى إلى سلالة النجريتو المنتشرة فى أندامان . وحتى وقت قريب كانت هناك عصابات من الفدى تعيش فى غابات سيريلانكا ، واشتهروا ببراعتهم فى الصيد . وهم لا يسكنون فى منازل وإنما يعيشون فى كهوف أو مخابىء مبنية فى أعلى الأشجار . ويتكون طعامهم من لحم الحيوانات التى يصيدونها بالحراب والرماح ، إلى جانب فواكه الغابة وبعض النباتات الصالحة للغذاء ، ويجمعون العسل البرى ، ويرتدون ثيابا من أوراق أو لحاء الأشجار . وبغض الطرف عن المدى الحديدية والطباق الذى يحصلون عليها من القرى ، فإنهم يعيشون فى العصر الحجرى .

ولا يوجد الآن من الفدى سوى قبيلة واحدة مبعثرة . وكانوا يحرصون على ارتداء ملابس مهلهلة عند ذهابهم إلى القرى . وحدث تزاوج بينهم وبين أهالى القرى ، ولكنهم بصفة عامة لا يزالون صيادين فى الغابات التى يقطنون فيها ويتجولون فى أنحاء الغابات التى لا تزال بكراً فى سيريلانكا حيث توجد بعض أعداد من الفيلة .

ولا يتحدث الفدى عما يحدث للفيلة المتوفاة ، ويصرحون بأنهم لا يصادفون جثثا للفيلة إلا نادرا جدا . والواقع فإنهم لا يعرفون سوى حالة أو حالتين من عثورهم على جثث الفيلة طوال العشرين سنة الماضية.

أين سقطت بقية الفيلة ؟ إنهم لا يعرفون . وادعى أحد الأشخاص أنه رأى فيلا يحمل عظام فيل ميت ويسير بها فى الغابة . ولكن السؤال هو إلى أين كان الفيل سائراً ؟ لا أحد يعرف .

وقد تعمق السر عندما وجهت هذا السؤال إلى المسئولين عن هذا الأمر ، ففى ميادين المباريات فى سيريلانكا يوجد حوالى ٢٠٠٠ فيل

غير مستأنس ، وهى تدخل وتخرج من الميادين تبعا لفصول السنة . ونظريا يموت مابين عشرين وثلاثين فيلا كل عام .

وفى الحقيقة فإن المسئولين يعلنون أنهم لا يجدون إلا القليل جدا من هياكل الفيلة ، وللمرة الثانية نقول إن جثث الفيلة نادرة جدا . ويقول المسئولون إنهم يجدون فى كثير من الأحيان عظام حيوانات أصغر جدا من الفهد ، وهى أقل من الفيلة عددا وقد لا تجذب الأنظار أحيانا ، وإن عظام الفيلة القليلة التى يجدونها كانت واضحة جدا وبقيت كعلامات لفترة طويلة وهم لا يقدمون تفسيرا لذلك .

واصطحبنى المسئولون إلى بحيرة صخرية طبيعية فى أسفل بروز صخرى فوق سطح الأرض محاط بشجيرات قصيرة ، وكان الوقت مساء والهدوء سائدا والجو صافيا . وكانت البحيرة طويلة وضيقة ذات شكل غير متناسق . ويبلغ طولها حوالى ٤٠ ياردة وعرضها ما بين ٤ إلى ٨ ياردات ، وفى أحد طرفيها يوجد نهير صغير يجرى هزيلا رقيقا يزيد عن مستوى سطح البحيرة بقليل من الماء . وكانت مياه البحيرة راكدة غير شفافة . وكانت جوانب البحيرة شديدة الانحدار بل إنها عمودية تقريبا .

وكان مستوى الماء فى البحيرة ينخفض جدا عدة أقدام فى فصل الصيف وتظهر جوانب البحيرة . ومهما كان الجفاف شديدا وتجف مياه جميع البحيرات الأخرى والنهيرات فى المنطقة ، فإن هذه البحيرة تحتفظ بقدر من مياهها . وهكذا أصبحت المورد الوحيد للماء فى المنطقة ، وتقصدها جميع الحيوانات المفترسة . ومنذ ثلاث سنوات انتهز المسئولون فرصة الجفاف ونقص المياه فى البحيرة وأرادوا تجفيفها . وهبط العمال وبدأوا فى تنظيف البحيرة من الرواسب الطينية من القاع .. ويالدهشتهم إذ وجدوا قاع البحيرة مكون من عظام حيوانات

متحللة رمادية اللون . وعندما استمروا فى الحفر عثروا على عظام فيلة ، أطنان منها منتظمة فى الطين . ورفعت العظام ووضعت فى أكوام ونقلت بعيدا لاستخدامها كمخصبات وأمكن نقل حمولة خمس عربات مليئة بعظام الفيلة .

ولكن لماذا توفى هذا العدد من الفيلة ودفن فى البحيرة ؟ هل سقطت دون قصد وغرقت ربما فى فصل الجفاف بينما كانت تحاول الحصول على مياه للشرب ؟ إن خطوة واحدة غير حذرة أو غافلة تفقد الحيوان اتزانه فيتعثر الحيوان ويسقط ولا يجد أى وسيلة تساعده على الخروج . أم أن الفيلة الطاعنة فى السن والتى أوشكت على النهاية كانت تأتى إلى البحيرة لتموت ؟ ولأنها طاعنة فى السن وضعيفة فإنها تستقر بالقرب من الماء كى تعيش ، مع وجود بعض الطعام حول البحيرة .

ولكن لماذا تغرق الفيلة نفسها فى البحيرة ولا تموت بجوار البحيرة حتى يسهل جمع عظامها ؟.

لم يستطع أى شخص تفسير ذلك فى إجابة شافية ، وبقى سر مدفن الفيلة دون إجابة .

وفى إحدى مغامرات السندباد البحرى وجد تفسيرا معقولا فى سيريلانكا ، وربما كانت أكبر المغامرات شهرة وهى مغامرة وادى الماس . وتبدأ أحداث المغامرة فى الرحلة الثانية ، إذ وجد السندباد نفسه ، بعد غرق زملائه ، وحيدا على جزيرة مهجورة ، وشاهد بيضة هائلة الحجم ، هى بيضة الطائر الضخم الخفى الذى يطلق عليه العرب اسم «الرخ». وعندما عادت أنثى الرخ ربط السندباد نفسه فى إحدى رجليها وطارت به إلى مكان طعامها فى وادٍ بعيد حيث تتغذى أنثى الرخ على الحيات التى تزحف بأعداد هائلة . وحل السندباد قيده

من رجل الرخ ، ولم يلبث أن شاهد أرضية الوادى مرصعة باللآلىء والأحجار الكريمة . ولكن السندباد كان مذعورا خوفا من الحيات الضخمة التى كانت تطوف فى كل اتجاه ، وحاول الوصول إلى مأوى لقضاء ليلته فيه ، فوجد كهفا استطاع إغلاقه بصخرة ضخمة مستديرة . ولفزعه البالغ الشدة شاهد حية ضخمة تحتضن بيضها بداخل الكهف ، وقضى ليلته فى حالة من الذعر ، وإذ شق طريقه فى الصباح للخروج من الكهف وهو يترنح من الخوف والجوع . فانتابه الذعر إذ وجد جثة حيوان مقبلة نحوه وسقطت على الأرض أمامه . وقد تذكر أنه سمع كيف أنه فى بعض المناطق الجبلية النائية الشديدة الإنحدار كان تجار اللآلىء يجمعونها بقذف جثث حيوانات تلتصق بها اللآلىء وتأتى الطيور الجارحة تلتقط تلك الجثث وتضعها فى أعشاشها حيث يستطيع التجار التقاط اللآلىء .

وأخذ السندباد الواسع الحيلة يملأ جيوبه باللآلىء ولف حول جسمه الكثير من الأحجار الكريمة وربط نفسه أسفل جثة ضخمة بقماش عمامته . وأتى نسر كبير الحجم واختطف الجثة ومعها السندباد وارتفع النسر إلى قمة الجبل . وهناك حياه التجار المسلمون على نجاته التى تثير الدهشة .

وإن قصة وادى اللآلىء وكيفية استخراج الأحجار الكريمة عن طريق قطع اللحم إنما هى فكرة أخرى التقطها القصاصون العرب من مصادر أخرى . ولكن الكاتب العربى القزوينى الذى جمع كثيرا من روايات الرحالة فى القرن العاشر يقول إن هذا الوادى فى سرنديب .

وحتى اليوم فإن كمية ضخمة من الأحجار الكريمة تستخرج من سيريلانكا والطريقة التى تستخرج بها قد تفسر العديد من مظاهر مغامرات السندباد . فالأحجار الكريمة الحقيقية لا توجد الآن فى

سيريلانكا ، ولكن يوجد كثير من الأحجار نصف الكريمة ليس من بينها اللآلىء مثل الياقوت وعين القط ، والعقيق وحجر السفير الأزرق الشهير .

وكانت الجزيرة مصدراً هاماً للأحجار الكريمة عدة قرون ، وهذه الأحجار توجد فى الأودية العميقة ، حيث يغطيها الطمى والحصباء والغرين التى تنحدر من سفوح الجبال . ويستخدم الأهالى السلالم المتحركة للوصول إلى مناطق تجمع الحصباء والطين على مستوى انخفاض يبلغ عشرين أو ثلاثين قدما ، ويجمعون ملء سلالهم بهذا الخليط ويرفعونه إلى أعلى بالحبال ويحملونه إلى الأنهار أو البحيرات وتغسل على أمل وجود أحجار كريمة ، فيما يشبه عمليات الكشف عن الذهب .

ولعل مكان تلك الحجارة فى الأودية ذات الجوانب الرأسية ، وصعوبة تجميع الطين والغرين والحصباء ورفعها إلى السطح مع احتمال وجود ثعابين فى داخل الطين ، كل تلك الأمور هى التى ربطت بين انتاج الأحجار الثمينة فى سرنديب وبين قصة السندباد عن وادى اللآلىء . وكان تجار الأحجار الكريمة يؤيدون هذه الروايات لأن ذلك يزيد من قيمة الجواهر وفى نفس الوقت يموه على المورد الحقيقى لثرائهم .

والآن فإن تجار الأحجار الكريمة فى سيريلانكا من المسلمين الذين يعتقد أنهم من أصول عربية . وهم يتحكمون فى انتاج الأحجار الكريمة ولا يعرف متى بدأوا فى هذا النوع من النشاط فليس هناك تاريخ معين يحدد تلك التجارة فى سرنديب .

لكن البرتغاليون فى القرن الخامس عشر وجدوا عربا يخفون بشدة عملهم كوسطاء فى التجارة ، وأن أول ضريح للمسلمين فى سيريلانكا

يعود إلى القرن السابع ويوجد فى القسم الجنوبى الشرقى من الجزيرة حيث تأتى السفن من الهند كما فعلت صحار تماما ، وأن هذا أول مكان تطأه أقدامهم فى الجزيرة .

وأرست صحار مراسيها على مرمى البصر من الموضع الأول الإسلامى الأصلى فى سيريلانكا . وهناك مسجد قديم متهدم يقال إنه بنى على الموضع الذى دفن فيه أول شخص مسلم يقضى نحبه فى سيريلانكا ، وكان هذا الشخص أحد البحارة الثمانية الذين أبلغوا رسالة النبى محمد ﷺ إلى سرنديب . وهذا القبر المقدس يوجد وسط الحشائش تحت نخيل جوز الهند التى تحيط بالمسجد . ويمتد نهر ضحل متعرجا حول المنحنيات ليصب فى ميناء جال على بعد ٤٠٠ متر ، وهذه البقعة هى أول المناطق التى يحط فيه البحار رحاله .

وقام العمانيون بزيارة مقابر البحارة العرب الذين استطاعوا توصيل الإيمان إلى سرنديب وصلوا فى المسجد . وفى أثناء تزويد صحار بالمؤن انتهز البحارة الفرصة وتجولوا فى الجزيرة .

وكانت الجزيرة تمثل موقفاً نموذجيا لهذه الرحلة الطويلة إلى الصين . إذ أن الجزيرة بدفئها ولونها ولطف أهاليها وودعتهم تمثل البلاد السعيدة الحظ .

وكان من السهولة بمكان تقدير الأسباب التى دعت المؤرخين الغرب للكتابة عن ملك سرنديب بأنه من بين أغنى الحكام فى العالم . فقد سجلوا كيف أنه كان يعيش فى أقصى حالات الترف . وكانت مزارعه تنتج جميع أنواع زهور العطور والروائح والصبار والنباتات العطرية الرائحة والطيب .

وكانت اللآلىء التى تستخرج من قاع النهيرات تستخدم فى عمل شتى النماذج الرقيقة ، أما القطع الكبيرة الحجم من الكريستال فكانت تستخرج من مجارى الأنهار الطوال ، كذلك كانت بعض اللآلىء

الممتازة توجد على شواطىء الأنهار التى تتبع ممتلكات الملك . وكان المعبد فى عاصمة ملكه مغطى بالجواهر التى لا يمكن تقدير أثمانها . وهناك يحكم الملك المعظم بمساعدة ستة عشر وزيرا ، من بينهم أربعة وزراء من الهندوس ، وأربعة من المسلمين ، وأربعة من المسيحين ، وأربعة من اليهود .

وطبقا لحكايات ألف ليلة وليلة فإن السندباد البحرى عندما عاد إلى بغداد أحضر معه خطابا من الملك العظيم إلى هارون الرشيد ومعه هدايا ثمينة : كأسا مصنوعة من ياقوته ويبلغ ارتفاع الكأس تسع بوصات مزينة باللآلىء ، وسريرہ مغطى بجلد الثعبان الذى ابتلع الفيل ، وعليه بقع يبلغ حجمها حجم الدينار ، ويحتوى على سحر بأن من يجلس عليه لا يصاب بأى مرض ، ومائة ألف مثقال من الخشب العطرى ، وفتاة من الرقيق تشبه القمر المنير !.

واستدعى السندباد البحرى أمام الخليفة وأخذ يروى لهارون الرشيد كيف أن ملك سرنديب ظهر فى مواكب رائعة جدا ، فكان يطوف فى عاصمته ممتطيا فيله الخاص الذى يبلغ ارتفاعه ١١ ذراعا (أى خمس ياردات ونصف ياردة) ومحاطا بعلية القوم وضباطه ، وأمامه حامل الرمح يحمل رمحا مذهبا ، وخلفه حامل الصولجان يحمل هراوة ذهبية رأسها عبارة عن زمردة طولها تسع بوصات وسمكها قدر إبهام رجل .

وكانت الكوكبة التى تحيط بالملك - كما يقول السندباد تقدر بألف فارس يرتدون ملابس مطرزة بالقصب والحرير .

ولاتزال مواكب سرنديب قائمة ولكنها اتخذت شكلا حديثا . وفى الوقت الحاضر فإن هذا الموكب التقليدى يشرفه كل شهر هيئة من نساك سيريلانكا البوذيين ، وقبل يومين من إقلاع صحار من سيريلانكا شاهد بحارتها أحد هذه المواكب حيث كان يطوف فى الشوارع المظلمة ، وكان تأثيره على البحارة أشبه بالسحر ، وكان الراقصون حول النار تغطيهم الأوساخ

وهم يقفزون فى مرح ويدورون حاملين جمرات ملتهبة ، ورجال الاحتفالات يصدرون أصوات عالية بالسياط التى يبلغ طولها إثنى عشر قدما لتنظيم سير الموكب ، بينما مجموعة وراء مجموعة من الراقصين يدورون بسرعة ويتحركون فى حركات دائرية على وقع الطبول والمزمار ويقفزون فتصدر أصوات مرتفعة من الأجراس المعلقة بأرجلهم بينما تصدر أصوات أخرى من الصفائح الفضية التى تغطى صدورهم . أما راقصوا الشيطان فكانوا يرتدون أقنعة وحللا مصنوعة من ألياف جوز الهند وفى أيديهم كلاب سوداء اللون ، ثم رجال يرتدون ملابس النساء ويقفون على ركائز خشبية . ويزين الاحتفال النساك البوذيون حسب رتبهم ، الرتب الأعلى ثم الأقل فالأقل وهم يرتدون أثوابا بلون الزعفران البرتقالى ورؤوسهم ناعمة لا توجد شعرة واحدة فيها ، وذراع واحدة عارية تحمل مروحة برتقالية اللون ، كذلك كان هناك راقصون يتميزون بأشرطة حمراء وبيضاء ويرتدون سراويل تغطى نصفهم الأسفل ولا يستر نصفهم الأعلى شىء ، وعلى رؤوسهم قبعات مستدقة الرأس وعمائم .

وكان بالموكب حشد ضخم من المهرجين المتنكرين يرتدون ملابس تشبه ملابس أمراء الراجبوت (الطبقة الهندوسية العسكرية الحاكمة والمالكة للأرض) يحركون وجوههم المغطاة بالدقيق الأبيض مع أيديهم ، وكانوا أشبه بالدمى . وتنتشر على طول الإحتفال أعداد من فيلة سيريلانكا الضخمة ، التى تحدث عنها العرب ، أكثر من ثمانين فيلا تسير كل ثلاثة منها مع بعضها بوقع أقدامها الناعمة ، وتتمايل وهى تعلو فوق رأس الجموع . وكانت الفيلة تبدو فى شكل فخم مغطاة بأغطية مزركشة بالحرير ومطرزة بالقصب ، ويمتطى الفيالون رقاب الفيلة وهم يرتدون ملابس بيضاء ناصعة .

وفى وسط هذا الاستعراض المثير للدهشة بألوانه الزاهية وأضوائه التى تغشى العيون وموسيقاه العنيفة لم تكن هناك صعوبة فى فهم رؤية العرب عن سرنديب .

الفصـل التاسـع

منطقـة الأوقيـانوس الهـادئة

أبحـرت صحـار من سيريلانـكا وعلى ظهـرها مصور جديد يدعى ريتشارد جرينهل ، حضر من لندن ليحل محل بروس فوستر الذى كان قد أمضى فترة تزيد عن عام فى مشروع السندباد ، وشعر أن الوقت قد حان ليعـود إلى نيوزيلنـدا لرؤيـة زوجتـه وابنتـه . وقـد عادت إبنتـى إلى مدرستها فى انجلترا .

وعندمـا وقـع نظـرى لأول مرة على ريـتشارد جرينهل لم أتصور أى شخص آخر لكى يصبح بحارا مثله ، فهو أشبه بطائـر مالك الحزيـن . كان طويلا ضخم الجسم مع ضمور أنفـه فبـدا كمنقـار طير جارح ، وعين باحثـة منقبـة . وكان يبـدو كأنـه يخوض فى ميـاه ضحلـة لصيـد السمك وهـو يتجـول على سطـح السفينـة بخطـوات طويلـة . وكان متحـمسا للتصوير وآلات التصوير ، ولكنـه لم يستخـدم سفينـة فى تنقلاته من قبل طوال عمره . ولم يكن يعرف أى معلومات عن الملاحة ، بل وأبدى شكوكه فى مقدرته على تعلم الملاحة . وأبدى رغبته فى أن يقضى كل لحظة من وقته فى التقاط الصور . وأحضر معه مجموعة غريبة من آلات التصوير اغلبها صنع فى انجلترا وقد حرص على اقتناء قطع من خشب خفيف قوى ، وبعض الغراء ، ولفائف من الحبال ، وزنبرك ساعات ، ودبابيس أمان ، وقطع مطاطية ، وحقائب

بلاستيكية ، بالونات اللعب . وكان يرجو من وراء ذلك كله إلى استنباط آلات تصوير أخرى .

كانت كل حركة من حركاته إماأن تقود إلى كارثة وإماتثير الضحك باستثناء مايمت إلى التصوير بصلة . وعندما يمشى على ظهر السفينة كان دائما يتعثر فوق فتحة صغيرة على السطح . وعندما يجلس كان أحد الحبال يرتطم بقبعته من القش ويقذف بها بعيدا . وإذا هبط إلى داخل السفينة كانت رأسه ترتطم بقطعة خشبية ناتئة .

انه باختصار متحركا إلى حد تحويل الهدوء التام إلى حركة تبدو فيها السفينة وكأنها ستغوص فى البحر . ولكنه لم يستسلم أو يزعن للمكائد التى تحاك ضده ويوما بعد يوم تمكن ريتشارد من الاحتفاظ بتوازنه على ظهر صحار ، وهو يلتقط الصور ، واستطاع بشىء من الكيمياء الساحرة أن يظهر جزءاً من الفيلم .

ولم يكف ريتشارد عن التفكير فى عمل بعض الاضافات إلى آلات التصوير . وكان يثبت بعضها بقطع من الفلين للوقاية من الماء ، وآلات أخرى مثبته فى طوف مصنوع من خشب البلزا على شكل مهد للأطفال ، وآلات تصوير أخرى مثبتة فى طرف عامود ، وآلات أخرى مثبتة فى السارية ، وآلات أخرى مربوطة بحبل إلى طائرة ورقية ، وآلات مثبتة على تلسكوب . ولم يحل الظلام فى المساء بينه وبين عمله . وكان الليل يضىء بما يطلقه ريتشارد من بنادق على أشياء لانستطيع رؤيتها .

وبدا وجه ريتشارد شاحبا بتأثير دوار البحر خلال الثلاثة أيام بعد إبحار صحار من جال يوم ٢٢ فبراير متجهة إلى سومطرة

ومدخل مضيق ملقا . ويبلغ طول هذه المرحلة حوالى ٩٠٠ ميلا فى خط مباشر عبر المحيط الهندى . وكنت أتمنى قطع هذه المسافة فى أقل من شهر إذا ساعدتنا الرياح . وكان هذا أقصر طريق مباشر نحو أراضى جنوب شرق آسيا ، وهو الطريق الذى كانت تتبعه السفن العربية منذ القرن الثامن . وكان الموقف بأكمله يتوقف على وصول الرياح الموسمية ، وكان شهر مارس هو ميعاد ضعف الرياح الموسمية الشرقية تدريجيا على أن تحل الرياح الموسمية الجنوبية الغربية .

وفى الطريق إلى سومطرة فإن أى رياح شمالية شرقية إنما هى مضادة لاتجاه السفينة وتصبح أكثر سوءا بتأثير التيار المندفع نحو الغرب ، وكان الارتباط بين الرياح المعاكسة والتيار المضاد أقوى من استمرار صحار فى تقدمها . ولكن كل شىء يتغير بمجرد هبوب الرياح الموسمية الجنوبية الغربية إذ تصبح الرياح فى صالح السفينة ، ويغير التيار من وجهته وتستطيع السفينة المتجهة شرقا أن تتقدم بسرعة وراحة .

وإن هذه القاعدة الذهبية لهذا الجزء من الرحلة كان البحارة العرب القدماء هم الذين وضعوها . وانعقد الأمل على هبوب الرياح الموسمية الجنوبية الغربية قبل الابحار إلى سومطرة . تلك البلاد التى أطلق العرب عليها بلاد الذهب .

ولكن الرياح الموسمية الجنوبية الغربية تأخرت عن ميعادها تأخيرا ضارا جدا . فقد تركنا سيريلانكا فى الوقت الذى يفترض فيه انتهاء رياح الشمال الشرقى أو ضعفها ، فأبحرنا على أمل أن نصادف بداية الرياح الموسمية الجنوبية الغربية التى تمر عبر خط الاستواء . ونظريا كان من الواجب أن نختبر الجو غير المستقر وتغير اتجاهات الرياح ، وفترات سكون الرياح التى سرعان ماتصبح رياحا حارة

رطبة جنوبية غربية . ولكن حدث العكس إذ هبت الرياح المعاكسة المزعجة .

ويوما بعد يوم كانت الرياح تهب من الشمال الشرقى مع فترات قليلة من السكون . وكانت صحار تسير إلى الأمام ثم تتراجع إلى الخلف ، وتقدمت قليلا ، ولكن سرعان ما فقدت المسافة التى تقدمتها عندما سكنت الرياح ودفعها التيار إلى الخلف . وكانت خريطة الطريق الذى تستخدمه السفينة متعرجا ودائريا مع عدم الاقتراب من سومطرة بالرغم من انقضاء فترة طويلة ومضى الأسابيع . وكان الموقف يدعو إلى الاحباط فى انتظار الرياح الموسمية الجنوبية الغربية التى تأخرت عن موعدها . ورأيت أن أقود صحار جنوبا واقتربنا من خط الاستواء ، ولكن دون فائدة . واستمرت هذه الظروف غير المواتية : رياح معاكسة وهدوء وتيار مضاد وليس هناك بصيص أمل فى أى تغيير .

وكان لآخر اندفاع من الرياح الموسمية الشمالية الشرقية لسعة قاسية . وقد حذر كتاب الارشاد من أن فصل التغييرات فى الرياح الموسمية من الشمال الشرقى إلى الجنوب الغربى هو أكثر الفترات خطورة . كذلك هناك مخاطرة هبوب عواصف هوجاء مهاجئة وسرعة كبيرة فى تغيير اتجاهات الرياح وظروف غير مستقرة .

وفى وقت الغسق يوم ٣ مارس كان الهواء ينذر بخطر ، وكان الجو طوال هذا اليوم حارا شديد الرطوبة ثم تحول إلى جو راعد كئيب ، وأخذت قطع السحاب تتجمع فى المساء ، واتخذت السحب أشكالا كأنها أهرامات كبيرة الحجم وتحول البحر من حولنا إلى لون الفضة الصافية .

وهبت أول رياح مصحوبة بالمطر بعد الغسق ، وكانت الصدمة

التى تلقيناها كأنها خبطة يد قوية مفاجئة . وأجفلت السفينة وأخذت تهتز بشدة . وبعد برهة هبت الرياح الحقيقية الثقيلة ، وبدأت السفينة تميل منذ الخبطة الأولى وتفقد توازنها ، وبازدياد الضغط على السارية الكبرى بتأثير الرياح مالت السفينة بمقدمتها وأوشكت على أن تجنح ، وأصبح كل شىء غير مستقر ، وفقدنا موضع أقدامنا على السطح المنحدر ، وأمسك البحارة بالحبال . وتناثرت الأدوات على ظهر السفينة فى فوضى وانتهى الهدوء الذى ساد بالنهار ، ولم تلبث الأدوات والآلات أن انزلقت إلى بالوعة السفينة ، وكان بها بعض القدور الصغيرة والأطباق الصفيحية والأكواب ومصابيح يدوية ، وسلال الفاكهة ، وبلح يتدحرج وكأنه كرات صغيرة . وأصبحت السفينة فى حالة حرجة جدا إذ كانت العاصفة التى هبت شديدة جدا . وأصبحت صحار تتمايل وتترنح بالاضافة إلى المطر المنهمر بغزارة .

وكان العمانيون آنذاك فى حالة من السرور ، وكانوا يعرفون تماما كيفية التعامل مع هذا الجو ، فأسرعوا مندفعين نحو ظهر صحار المرتفع وهم يصيحون بشدة . وجذب عبد الله ذراع الدفة من اندرو واستطاع بمساعدة مسلم أن يضغط على الدفة وتحول مقدم صحار الثقيل نحو اتجاه الرياح . وفى تلك الاثناء كان خميس البحرى وصالح قد أمسكا بالشراع المنصوب على الصارى الأقرب من مؤخرة السفينة واستطاعا جذبه . واندفع أربعة من العمانيين نحو الأشرعة الثقيلة المزدوجة ، وبصوت مشجع استطاعوا فك الحبال الضخمة حتى تمر الرياح دون أى عائق . وهكذا ضعف أثر ضغط الرياح غير المحتمل على صحار وكان للضربات الشديدة على صوارى السفينة صدى أعلى من صوت المطر وصخب الرياح .

واستطاعت صحار أن تعتدل وتستقيم وأن تتجه مقدمتها نحو

الرياح ، وكما يفعل لاعب الأكروبات لإراحة عضلاته فإن العصب ومصدر القوة فى حبال الأشرعة والصوارى بدأ يضعف .

وهبت الرياح القوية مرة أخرى ، وحاولت صحار أن تبتعد عن العاصفة ، وللمرة الثانية عمل العمانيون على توازن ذراع الدفة ، واستطاعوا التحكم فى السفينة المتمردة ، وأمكن تنظيم الآلات والأدوات وأصبح ظهر السفينة فى حالة طيبة وابتسم العمانيون فى سرور ، إذ كان ما حدث باعثا على ابتهاجهم وهو تحدى البحر . وتوقفت المخاطر من حدوث انقلاب أو انتقال ثقل الموازنة ، أو تمزق الأشرعة أو تحطيم السارية الرئيسية وسقوط المطر على ظهر السفينة ، أى كل الأخطار التى تعانى منها أى سفينة من مخاطر سوء الجو .

وانقشع خط العواصف الأولى ونحن فى ظلام المساء تاركين ليلا مرقطا ببقع من أجزاء صغيرة لأمعة وحولها سحب سوداء كثيفة . والآن أصبحنا أقرب إلى فريق يلعب لعبة الأعمى أمام عشرة من المنافسين مرة واحدة فى غرفة مظلمة . وكانت صحار هى الضحية وكانت العواصف مصدر المتاعب .

وأمعنا النظر فى السحاب الذى تقوده العواصف والابتعاد عن السحاب الأسود . وكنا نحاول الاستماع إلى العواصف حتى نتبين اتجاهها . ولكن صوت الأمواج الذى ارتفع جدا أفقدنا تتبع ما تحدثه الرياح من أصوات . وبدلا من ذلك استخدمنا أنوفنا للقيام بعملية الرقابة إذ أنه بالامكان أن تشمم المطر عند قرب هطوله .

وهاجمتنا العواصف مرة أخرى فى ظلام الليل . ومرة أخرى استطاعت صحار الهروب وصواريها تحتج على ذلك الحمل المفاجىء . ولكن سرعان ما اصابتها العواصف مرة ثالثة .

أخذت أتدبر الأمر ، هل تستطيع صحار الصمود ؟ وهل تركنا جزءا كبيرا من الأشرعة طمعا فى النجاة ؟ وهل سيصبح الأمر أشد خطورة إذا خفضنا قائم الشراع الرئيسى أم أن ذلك سيكون شيئا قاتلا أو مسببا لجرح بعض الأفراد ، أو أن يفلت حبل حول شخص ويقضى عليه ؟ وهل من الأفضل أن نمتطى ظهر العواصف ورؤية ما يستطيع البحارة انجازه ؟

وفى تلك الليلة ظل جميع العمانيين ساهرين على ظهر صحار للقيام بأى مهمة سواء منهم من كان نصيبه الحراسة فى تلك الليلة أم لا . وارتدى بعضهم معاطف واقية من المطر . وصمم عبدالله على ارتداء المئزر والقميص على الرغم من غزارة المطر الذى استمر ينهمر . وبين كل عاصفة وأخرى كان العمانيون يتبادلون النكات والغناء فى انتظار عاصفة أخرى إذ سرعان ما يقفزون للعمل فيتناولون العمل فى الحبال والكتل الخشبية التى كادت تقضى على بعضهم أو تفقده الوعى .

وتغير نظام الحراسة ، فالأوربيون كانوا يأتون ويرحلون ، بعضهم ينتظر دوره ، والبعض ينام فى أسفل السفينة على أسرة مثبتة فى جدار السفينة . وكانت مياه الأمطار تتساقط عليهم .

أما بيتر دوبس فقد انسحب لفحص صندوقه أسفل مسقط مياه صغير فى ظهر السفينة . بينما استمر العمانيون على ظهر صحار طوال الوقت ولم يكن ذلك لعدم وثوقهم من الأوربيين والغربيين وطريقتهم فى العمل على السفينة ، ولكن لأن صحار كانت سفينتهم وهم بحارتها وأن واجبهم يحتم عليهم الوقوف معها .

ولكن ، لسوء الطالع ، وقع حادث مؤسف عند انبلاج

الفجر ، ولم يكن العمانيون قد غمض لهم جفن طوال ١٢ ساعة . إذ أن عاصفة هوجاء هاجمت صحار بعنف وتمزق قماش الأشرعة ، وحاولت السفينة استرجاع استقرارها وإذا بموجة عنيفة تمر أسفل السفينة التى أخذت تتمايل وتتأرجح ويغوص مقدمها ، فى الماء بين الأمواج بغير نظام ..

وأزاح الارتجاف وتد التثبيت حول الحبل الذى يرفع الراية ويخفضها على الصارى الأقرب إلى مؤخرة السفينة . وحدث ارتخاء للشراع فى وقت غير مناسب ، وسقط الوتد تاركا الحبل ، فسقط الشراع والصارى على ظهر صحار .

كان ذلك الحادث الثانى الذى كنت أخشى وقوعه . إذ كان سقوط الشراع الأساسى الرئيسى كارثة مدمرة إذا حدث . وكان وزن الصارى والشراع اللذان سقطا حوالى ثلاثة أرباع الطن . وسقطا كأنهما مقصلة موجهة مباشرة إلى الرجال الموجودين على ظهر السفينة .

ولم يكن هناك سوى ثلاثة رجال هم المسئول عن الدفة ، والحارس الليلى وإبراهيم الطاهى الذى كان بالكاد يزحف استعداداً لتجهيز طعام الافطار . وكانوا حسنى الحظ جدا وبشكل غير عادى ، إذ اعترضت الصارى والشراع عارضة خشبية اسطوانية الشكل التى تشد إلى الصارى بقصد تثبيت الشراع فخففت من خطورة سقوط الصارى والشراع ولم يبعد مكان السقوط عن ابراهيم إلا بمقدار أصبع واحدة وقد اهتزت السفينة من أعلى السارية الرئيسية حتى قاعها .

واستطعت أن أسمع تحت مكانى صوت ارتطام واهتزاز السفينة . وبعد لحظة ضجة صاخبة من جرس الانذار الذى أخذ يدق

بشدة . وظهرت كل الأيدى على ظهر السفينة فى لحظات كالاسعاف . واندفعت كالسهم لأشاهد منظر من التشوش الكامل . كانت السارية ترقد على السطح المرتفع عند مؤخرة السفينة وحولها كتلة متشابكة من الحبال . وظهر إبراهيم ممتقع الوجه وفى حالة سيئة وهو لا يصدق أنه نجا من ذلك الخطر الداهم . وتمدد شراع السارية بغير نظام .

وظهر جميع البحارة وفى المقدمة العمانيون واندفعوا إلى ظهر السفينة عند المؤخرة . وقفز خميس الشرطى ومعه عيد على السارية التى تلتف وتدور واستطاعا السيطرة عليها وربطاها ببعض الحبال وتمكنا من قطع الجزء السائب الخطر من الشراع وطيه وكان ذلك عاملا مساعدا على السيطرة على الخطر .

ولم يبق سوى شىء واحد فوق رؤوسنا ، هو كتلة الكسر الذى يتحكم فى حبل رفع الراية أو الشراع وخفضهما ، وكان طولها ثلاثة أقدام وعرضها قدمين مصنوعة من كتلة ضخمة من الخشب ، وكانت تتأرجح جيئة وذهابا وتصيب السارية بخبطات تهتز لها السفينة بأسرها مما جعل ظهر صحار يهتز بشدة تحت أقدامنا . وبدت خطورة ذلك الوضع إذ كان باستطاعة هذه الكتلة الخشبية تحطيم الصارى . وكانت هذه القطعة الضخمة الخشبية جزءا رئيسيا وبدونه لا تستطيع السفينة الابحار . فقفزت وتمسكت بحبل الصارى وحاولت الارتفاع إلى أعلى لأقطع الحبل الذى يربط الكتلة الضخمة وإذا انقطع الحبل يسهل انزال الكتلة على ظهر السفينة . وأخذت أتسلق فى حذر والسفينة ترتج وسط الأمواج . وكان تأرجح السفينة وارتجاج السارية يضاعفان من المهمة الشاقة التى أردت القيام بها وتنطوى على قدر من المخاطرة ، إذ كان من المرجح أن أنقلب تماما وأسقط فى المحيط .

وعندما وصلت إلى حوالى ثلثى الارتفاع أحسست أننى لست بمفردى ، ونظرت فوجدت أحد البحارة يتسابق معى للوصول إلى الكتلة الخشبية ، وكان هذا البحار هو جمعه ! البحار الهادىء الذى يدخن الغليون ، وهو جد المجموعة كلها . ولم يكن جمعة حتى ذلك الحين قد تحرك لتسلق الصوارى ، بل كان يجلس فى هدوء على ظهر السفينة بينما كان عيد والبحارة الصغار السن يقومون بهذه الأعمال التى تحتاج إلى قدر كبير من القوة والحيوية .

ولكن إذا كان القبطان يتسلق بين الصوارى والأشرعة فإنه لن يقف فى تكاسل . وسرعان ما تسلق إبراهيم على الحبال وقد وضع قبعة صغيرة على جزء من رأسه والتفت يداه ورجلاه حول الحبل . وسبقنى جمعة فى دقيقة ووصل إلى قمة السارية وبقفزة واحدة جلس على الكتلة الخشبية ، ولم يكن فى وسعى عمل شىء سوى أن أحدق فيه فاغرا فمى .

واستطعت جذب جسمى إلى أعلا ثلاثة أقدام وأعطيت إبراهيم السكين وهبطت فى هدوء إلى ظهر السفينة . وقطع إبراهيم الأربطة ثم هبط بهدوء وأعاد السكين فقلت له محييا « عمل طيب يا جمعه » .

والآن جاء دور بيتر دوبس ، ولم يكن فى استطاعتى أو استطاعة جمعه إنزال تلك الكتلة الخشبية الضخمة الثقيلة الوزن . فتسلق بيتر واتخذ الوضع الملائم بأن تمدد بكل ثقله على الكتلة وأخذ يفك الحبال بينما كان عبدالله وعيد وأندرو يجذبون الكتلة بوصة بعد بوصة ، وكان ذلك الجهد شاقا ، وإذ أخذت الكتلة تهبط كان ذلك أكثر خطورة ، لذا كان على بيتر أن يستأنف مهمته والحذر من أن تحطمه هذه الكتلة وأصبح مربوطا بها كأنه دمية . وأخيرا وصل بيتر

إلى قرب ظهر السفينة بينما البحارة يجذبون الكتلة الخشبية وانزلق بيتر على ظهر صحار ووضح أثر المجهود العنيف على وجهه ... وهنا فقط أحسست بالراحة التامة .

وإذ أصبحت الرياح تهب بقوة فإن آخر الرياح الموسمية كانت أشبه بمحاولة الأخذ بالثأر منا . واستمرت الرياح طوال اليوم التالى تهب بشكل عاصف وتشق مياه المحيط مما أعاد إلى ذاكرتى بدرجة كبيرة تجربة شمال المحيط الأطلنطى وتأثيره على الشاطىء الغربى لايرلندا أكثر من وجودنا فى مياه المحيط الهندى .

وكانت السحب الرمادية اللانهائية تسرع فوق رؤوسنا ، وكان المطر ينهمر مدرارا وبصوت عالٍ على أغطية أبواب الحجرات . وبدأ التأرجح والهزات لقائم الشراع الرئيسى تتكرر مرة أخرى مما أثر فى شراع السارية الرئيسية ثم حدث شق هائل بالقرب من زاوية الشراع المشدود إليها حبل التثبيت وتمزق الشراع شر ممزق .

واستمر الرعد والبرق طوال الليلة التالية ، وبالرغم من أن السفينة أصبحت تسير فى سهولة بفضل الصوارى الصغيرة فكان واضحا أننا عن قريب سنرغم على استدارة السفينة بحيث تبعد مقدمتها عن اتجاه الرياح التى كانت آنذاك قد اتجهت إلى الشرق وكانت تدفعنا رويدا نحو الجنوب .

واشترك جميع البحارة فى محاولة لتغيير السارية الرئيسية نحو الجهة الأخرى وأصبحت صحار مرة أخرى تتجه شمالا . وبعد الظهر جذبنا شراع السارية الرئيسية المتآكل ، وأقبل الجميع فى سرور على العمل لإصلاح الشراع .

وكان الأمر يدعو إلى الدهشة ، كما تصورت ، كيف أن الأشخاص الأكفاء يستطيعون التجاوب مع أقسى الظروف . وفى ذروة عاصفة أخرى هبت فى الصباح ، فإن تيرى المكلف بالتسجيل الصوتى كان عند الدفة ، ولم يكن هو أو زميله ديفيد بريدجز المسئول عن التصوير ، قد مرا بأية تجربة على سفينة شراعية من قبل ، وهما الآن قد تحولا إلى بحارة من الدرجة الأولى بما قدماه من عمل شاق مع الحماس .

وعندما هبت العاصفة التالية على صحار وإنهمر المطر بشدة مما أثار الأمواج التى غسلت ظهر السفينة وأغرقته بالماء ، فإن تيرى كان يبدو سعيدا ، وبابتسامة كبيرة وقد التصق شعره بفروة رأسه من تأثير المطر المنهمر ، ومعطفه ضد المطر ينزلق عليه الماء .. وكان يقوم بعمله على الدفة خير قيام ، ويغير اتجاه الدفة كلما حاولت الرياح التحكم فيها .

وقال تيرى بنغمة ابتهاج والمطر ينساب عليه « من كان يظن منذ ثلاثة شهور وحسب أننى كنت سأقوم بهذا العمل على الدفة وفى هذه الظروف » .

بل لقد بدأ ريتشارد المصور يتلاءم مع هذه الأحوال . ولم يكن هناك أى أمر يستطيع إقناعه بأن يطرح بعيدا حذاءه السويدى الذى يشبه القارب وكان يرتديه باستمرار فوق ظهر السفينة . وقد ضاع منه الجورب ، وقد فقد قبعته القش إذ أطارها أحد الحبال بعيدا . وكان الآن يرتدى مئزرا متهدلا ينزلق من جسمه . وبدأت بشرته تتخذ اللون الأسمر بتأثير الشمس . وفجأة سمعنا صوت صرخة تنبعث منه ، وداخلنا الخوف عليه لئلا يكون قد تعثر على ظهر السفينة ،

فأرسلت بعض الأفراد للنظر فيما يجب أن نقدمه له إذا كان فى حاجة إلى شيء ، ولكنهم وجدوه جالسا على صندوق إبراهيم الطاهى وقد ارتدى صدار النجاة ، وفى الصباح التالى كان يطلب منى شرح كيفية استخدام قارب النجاة .

واستمر الحال هكذا اسبوعا والرياح الموسمية تعذبنا بالعواصف أحيانا وفترات من الهدوء أحيانا أخرى . وبقيت صحار تتقدم وتتأخر تسير مع الرياح ونحن نغير اتجاهها لإبعاد مقدمتها عن الرياح . وكانت صحار تستطيع السير كأنها يخت حديث ، ولكن المسافة التى تقطعها كانت تضيع عندما يهدأ الجو ويجرنا التيار إلى الخلف .

وبعد ثلاثة أسابيع من إقلاعنا من سيريلانكا أخذت أفكر فى كمية الماء والأغذية التى يسمح بها للاستهلاك . واستقر الرأى على إخضاع كمية الماء لنظام الحصص الصارم ، وأن يستخدم الماء العذب للشرب والطهى فقط وأن يستخدم فى الغسيل مياه المحيط ، بل إن مياه الطهى كان نصفها عذبا والنصف الآخر من ماء البحر . وقد وضعنا الماء العذب فى صهريجات فى قاع صحار استخدمت أيضا لعملية توازن السفينة ، وكنا نسحب من الصهريج كل صباح ٢٥ جالونا بالمضخة اليدوية إلى برميلين على ظهر السفينة ، وكان ذلك المقدار هو المخصص للشرب فى اليوم وعندما يفرغ أحد الصهاريج كنا نملؤه بالمياه المالحة استمراراً لتوازن السفينة .

وحسبت كمية المياه المتبقية فى الصهاريج وعرفت أنها تكفى لمدة شهر ويفيض بعضه لمدة اسبوعين آخرين مع الاقلال من الاستهلاك ، لكننى لم أكن واثقا من ذلك .

وإذ ضعفت الرياح الموسمية الشمالية الشرقية فقد طالت فترات الهدوء البحرى ، وفى أثناء الفترة الأولى من هذا الجو العاصف لم يكن فى استطاعتنا حجز مياه المطر المنهمر على ظهر صحار إذ كنا منهمكين تماما فى محاولات حفظ السفينة من الأخطار أو الانقلاب ولم يصحب العواصف الأخيرة مطر ، وبدأت الشمس تجفف ظهر السفينة وتزيد من الإحساس بالعطش .

وبعد ثلاثة أسابيع أخرى ونحن فى المحيط كنا قد استهلكنا نصف المياه المحجوزة ، ولم نكن قد اقتربنا من سومطرة كما كان الحال عليه عندما أقلعنا من جال . ولكن الأمر الأكثر أهمية أن صحار انحرفت إلى الجنوب من سيريلانكا بحوالى ٤٠٠ ميلا . وهكذا اتضح عدم وجود طريق يوصلنا إلى المياه العذبة إذا استمر هبوب الرياح الشمالية الشرقية . وكان من الأكثر سهولة أن نعود إلى جزر مالديف أو أن نعبر أرخبيل تشاجوز على بعد ٦٠٠ ميلا ، وكان الأمر برمته متوقفا على اتجاه الرياح .

وأخذت اتفحص الخرائط مرة أخرى ، هل كنا نتجه إلى شمال سومطرة أم إلى الجنوب تجاه جاوه ومضيق سلات كما كان عليه الحال فى القرن التاسع عشر بالنسبة للسفن ؟ ولكن لم يكن ذلك هو طريق العرب القدماء ، بل كان هناك مخاطرة أكبر إذ قد نتجه إلى المنطقة الخطرة الساكنة فى غرب سومطرة حيث تقف السفن شهورا عديدة وهى لاتستطيع الحراك ، ونجد أنفسنا أخيرا فى حمى شاطىء فى مواجهة الرياح الموسمية الجنوبية الغربية .

رأيت أن من الأفضل الوقوف حيث نحن ، وأن نقلل من كمية المياه التى توزع يوميا . وأخذ البحارة يسجلون عدد الأكواب التى

يتناولونها كل يوم وكانت النتيجة تبعث على التفاؤل إذ كان البعض يكتفى بربع جالون طوال اليوم بينما لا يكتفى البعض الآخر إلا بنصف جالون . ولم يكن هناك ارتباط بين كمية الماء الذى يشربه شخص بما عليه حجمه . ولكن لوحظ أن الشخص الذى يقوم بعمل تحت وهج الشمس كان يشرب قدرا أكبر من الآخر الذى يبقى ساكنا فى الظل . وحتى هذا الوقت كان حال الماء يبعث على القلق ولكنه لم يصل بعد إلى حد الخطورة . لذا كان يكتفى بنصح الأشخاص أن يتناولون أقل قدر ممكن وأن يسجلوا مااستهلكوه من الماء يوميا .

ثم حدث إنذار بالخطر ، فإن أندرو المكلف بضخ الماء المطلوب يوميا إلى البراميل على ظهر السفينة أعلن أن الصهريج الثانى قد فرغ تماما . فأخذت أتأكد من حساباتى إذ أن الأمر لابد أن به بعض الأخطاء ، فهذا الصهريج كان به من الماء – حسب التقدير – ما يكفى أربعة أيام أو خمسة أيام ، فهل تسرب الماء منه ، أم أننا أخطأنا فى حساب طاقته ؟ على أية حال فقد خشينا أن يكون الصهريجان المتبقيان فارغين كذلك أو أن فيهما كمية أقل من الماء . لذا أصدرت أمرى بالكشف عليهما والتأكد مما فيهما . وكان ذلك يعنى نقل بعض الأطعمة من مكانها وإفساح المجال للتأكد مما فى الصهريج . وبينما كنت أرقب بيتر دوبس وهو يرفع غطاء الصهريج ، وكانت لحظة من لحظات الترقب لمعرفة الحقيقة . فإما أن أكون قد وجهت البحارة توجيها خاطئا بالنسبة للماء ، أو أن هناك تفسيرا أكثر بساطة . وارتفع غطاء الصهريج ووجدنا فى قاعه ما بين ٤٠ إلى ٥٠ جالونا من مياه الشرب الثمينة ، وليس نظيفا تماما ولكنه كان صالحا للشرب .. كانت المضخة قد سدت ببعض العوائق لذا فلم تسحب الماء ولم تصل إلى القاع

وانتهت الأزمة إذ تأكدنا أن لدينا ما يكفى من الماء . وشعرت

بعبء ثقيل انزاح عن صدرى ، وكذلك كان حال البحارة . ولم ينبس أحدهم ببنت شفة . ولكن نظراتهم وما بدا على وجوههم كان دليلا على أنهم كانوا يعانون من قلق شديد .

وفى الأسبوع الثالث من شهر مارس كانت صحار مستلقية على مياه بحر غاية فى الهدوء والسكينة إلى حد أنها كانت واقفة فى ظلها هى نفسها ، وكانت مثالا للسكون ، ولم يعكر صفو هذا الهدوء شىء . وظهر فى القاع بقع سوداء فى الأماكن التى سقط منها الجير الذى وضع لمنع الحشرات .

وارتفعت ساريات السفينة وانتشرت أشرعتها ، ولكن الجو كان هادئا خال من رياح تساعد على تحرك الأشرعة . وبدأ البحر كأنه من الصلب المطروق . وكان فى استطاعتنا أن نرى فى الماء حول دفة السفينة الطيور التى تلتقط الأسماك وهى تحاول المكوث دون حركة حول السفينة .

وعلى ظهر صحار اشتدت الحرارة ولم تستطيع ثلاثة شهور فى المنطقة الاستوائية أن تعدنا لمواجهة هذه الحرارة . ففى كل يوم كانت الشمس تسطع ثم تقف رأسيا فوق السارية مرسلة أشعتها الحارقة ، ولم يكن هناك شىء يمنع هذه الأشعة سوى السارية التى ألقت ظلا ضئيلا كان البحارة يتنقلون وراءه كلما تحرك تبعا لتحرك الشمس . أما ظهر صحار فقد أصبح لا يحتمل من شدة الحرارة إلى حد عدم استطاعة لمسه ، واضطر البحارة العراة الأقدام لمدة حوالى ١٢ أسبوعا دون أن يرتدوا صنادلهم فيما عدا البحارة العمانيين الذين اعتادوا تحمل الحرارة الشديدة سواء بالنسبة لأقدامهم أو لمس الخشب الساخن .

ولم يكن هناك عمل كثير على ظهر السفينة ، وكنا قد انتهينا من

إصلاح الأشرعة والصوارى واستبدلنا بالأجزاء المهلهلة أخرى جديدة ، ورتبنا الأطعمة إلى غير ذلك من المائة وواحد عملا التى تساعد على قضاء الوقت . والآن لم يتبق أى أمر يحتاج إلى بذل مجهود .

وكنا قبل أسبوع قد استطعنا تثبيت الدفة الضعيفة وكانت غير مثبتة وتمثل خطرا على الشخص الذى يقود الدفة . وكلما مرت السفينة فوق موجة كانت الدفة تتخبط إلى الأمام وإلى الخلف وتصبح مصدرا للخطر . وعندما ترتفع المياه على الجزء الأسفل من السفينة كانت الدفة تستدير إلى جانب وتصبح عديمة الفائدة وتجعل التحكم فى مسار السفينة أمرا شبه مستحيل .

وقد خامرنى الشك فى قدرة تلك الدفة على اجتياز هذه المرحلة فإن أسبوعا آخر من السير فوق الأمواج العالية سيفقدنا الدفة بأكملها . وقلت لبيتر : « دعنا نقوم بالعمل ، فإننى أرغب فى قيامك بتثبيت الرباط الأسفل أولا ، وتستطيع استخدام الحبال إذا وجدت أن استخدام المطاط أمر صعب غير ملائم بينما السفينة تسير فى طريقها . ولكن حذار أن تقطع الكلابة جزءا من جسمك » .

قام بيتر ومعه اثنان من البحارة بنفخ قارب مطاطى وأنزلوه بعد ربطه واتخذوا منه ما يشبه ورشة العمل بجوار الدفة . وارتدى بيتر قناعا وزعنفة وانزلق بجوار القارب . وكان باستطاعتنا رؤيته تحت الماء وهو يعمل فى الأربطة . وبما أن صحار كانت تتحرك بسهولة فى الماء فإن بيتر ربط جسمه بحبل نجاة إلى السفينة . وكان الوقت بعد الظهر والجو حار والأحوال كلها مواتية للعمل .

وفجأ ظهر بيتر واندفع بجوار القارب صائحا « سمكة قرش

ساعدونى فى الخروج بسرعة » . وبعد تردد لم يدم سوى دقيقة واحدة جذبه اثنان من البحارة كانا فى القارب المطاطى وألقيناه فى القارب وسقط رأسا على عقب فى القارب وأضاع أحد الزعانف فى البحر .

وتمتم بيتر قائلا « إنها سمكة قرش ذات رأس أبيض مستدق . وبينما كنت أقوم بعملى فى الدفة لأتخلص من العوالق بالمدية لكى أصل إلى الأربطة ، استدرت لأجد سمكة القرش قريبة جدا منى جاءت تسبح خلفنا متتبعة الأثر الذى تتركه صحار فى المياه ، وكانت تأكل العوالق التى كنت أتخلص منها ، وفجأة وجدتها أمامى . وليس فى مقدورى أن أحدد مدى الجوع الذى كانت تشعر به السمكة ، ولكن لم يكن هناك شيء تأكله فى هذا الجزء من المحيط » .

وأصبح فى استطاعتنا مشاهدة سمكة القرش ، كانت ذات حجم متوسط يتراوح طولها بين أربعة أو خمسة أقدام ، ولا يبدو عليها أى علامة من علامات الفزع ، ولم نعرف هل كانت جائعة أم أنها كانت محبة للاستطلاع حيث أنها كانت تعوم فى الماء جيئة وذهابا بشكل تهديدى وتبعد عن السفينة بحوالى ٥٠ قدما بل تصل أحيانا إلى أسفل القارب المطاطى حيث كان بيتر جالسا ، وكنا نحن فى أزمة ، ولم يكن فى استطاعتنا ترك الدفة بوضعها الحالى بعد أن كشف بيتر عن نصف الدفة ولا يمكن تركها هكذا ، فأصبحت السفينة تسير على غير هدى . وكان من الواضح مدى الخطورة التى تكتنف نزول أى شخص فى الماء وسمكة القرش فى انتظاره لذا فقد أخذنا نفكر فى كيفية التخلص منها .

وضع جمعه طعما على صنارته لصيد السمكة ، ولكنه لم ينجح ، ويبدو أن السمكة كانت معجبة بحركة الدفة . ودليت

ناريا فى الماء بوساطة حبل ، وانفجر الصاروخ إلى جوار السمكة ، ولكنها اضطربت من تأثير الصدمة واستمرت فى طريقها دون تأثر .

وبعد ثلاثين دقيقة من الترقب كان من الواضح أن السمكة لا تريد البعد عناء وانتهى صبر بيتر فقال « إننى سأعود لاتمام المهمة » . وهبط من القارب . وكان العمل بطيئا ، فكان يوقف العمل كل دقيقتين ويستدير لمراقبة سمكة القرش التى كانت تسبح بطريقة غير عادية . فكانت أحيانا تقترب حتى تصبح على بعد عشرة أقدام فقط من بيتر الذى طفا على سطح الماء وصاح « انها جوعانة جدا . لقد التهمت قطعة من الأربطة الممزقة » .

وأخذنا نتدبر الأمر لوضع خطة ورأينا أنه بينما ينشغل بيتر فى إصلاح الدفة ومعه ديك دالى عالم الأحياء المائية الذى لحق بنا فى سيريلانكا ، فإن بحارا ثالثا كان عليه القيام بعمل الحارس تحت الماء . وكانت مهمته السباحة تحت الماء فى مكان وسط بين فريق العمل وبين سمكة القرش .

وتنازعت السمكة حالة من حب الاستطلاع مع كثير من الحرص إذ كانت تغير اتجاهها دائما فتتقدم وتتأخر ، ولكن فى كل الحالات كانت تجد الحارس يراقبها . وكان الحارس يمسك بعصا ومعه خرطوشة بها ١٢ طلقة مثبتة فى طرف قضيب طوله أربعة أقدام . وتقوم الخطه على أساس أنه إذا هاجمته السمكة كان عليه أن يطعنها فى أنفها بالعصا ويطلق الخرطوشة التى تثير رعب السمكة فتهرب . وقد بدت هذه الخطة غير عملية فإنه حتى إذا كان الحارس سريعا ودقيقا جدا وهو يطعن سمكة القرش فى حالة هجومها وهى تسبح بكامل سرعتها فلن يسلم من شرها .

ولكن لحسن الحظ لم يستعمل الحارس الغواص العصا إذ وجد أن الوسيلة الأفضل هي أن يدمدم فى أنبوب حلة الغوص تجاه السمكة . وهكذا فإن الأمر الذى كان يثير لدينا شيئا من التأزم انتهى بطريقة مسرحية ضاحكة . وبينما كان فريق العمل يقوم بإصلاح الدفة كنا نحن على ظهر السفينة نسمع صوت الحارس وهو ينفخ فى الأنبوب بينما هو يسبح ويواجه سمكة قرش جائعة وجها لوجه .

وكان تيم ريدمان هو ذلك الحارس الغواص أو كما أطلق عليه « الغواص الضحية » . وكان تيم يعمل فى شركة إنشاءات فى مسقط قبل خمسة شهور ، وقد انضم إلينا ونحن نقوم بشحن الأدوات والآلات فى السفينة ، وكان شديد الرغبة فى المشاركة فى رحلة السندباد إلى حد أنه ترك عمله ولحق بنا فى سيريلانكا . وقد وقع اختيارى عليه للقيام بمهمة ضابط المحاسبة المسئول عن الحسابات ودفع الرواتب ، وكان وجوده معنا إضافة ممتازة للفريق ، إذ كان قوى البنية ذا شعر مجعد ، على استعداد تام للابتسام وقد اعتاد ارتداء سروال فضفاض والغليون يطل من بين ذقنه وكان جاحظ العينين .

وحضر معه ديك دالى عالم الحيوان وصاحب الطوربيد ، كذلك حضر نك هوليس ، وهو شاب تخرج حديثا فى كلية الطب بلندن وهكذا أصبح لصحار طبيب أخيرا .

وأخذ نك يعالج الجروح والقروح التى أصابت البحارة ولا تريد أن تشفى . وكانت من آثار عض الحشرات وحيوانات البحر عندما هبط البحارة فى الماء فى سيريلانكا ، بالاضافة إلى سحجات فى الجلد من أثر العمل فى الحبال . وقد تحسنت الجروح وغيرها ببطء شديد فى هذا الجو الحار الرطب والمياه المالحة .

وظهر تيم ريدمان وأندرو بيرس كأنهما مخلوقان غريبان وقد ملأت بقع المواد المضادة للعفونة أيديهما وأرجلهما . وكانت حالة إبراهيم أشد خطورة من غيرها . فعندما تركنا كلكتا فى طريقنا إلى سيريلانكا قفز إبراهيم فى الماء لاسترجاع حبل كان قد سقط . وأصيب بجرح فى كاحله من السكين الحادة المتدلية من حزامه . ولم يظهر الجرح بشكل خطير فى البداية ، ولكنه سرعان ماأصيب بالتعفن . وعندما غادرنا سيريلانكا كان الجرح لم يلتئم بعد وتقيح مع جزء من حول عظام الكاحل . وعالجه نك يوما بعد يوم ببعض الأدوية ولكن الالتئام كان بطيئا جدا . وكان إبراهيم يعانى آلاما شديدة تحملها بشجاعة ، وقد سيطرت عليه فكرة بأن الجرح لن يشفى بتاتا ، لذلك اعترته حالة من الكآبة . وكان من الصعوبة بمكان أن يمشى إبراهيم على ظهر صحار ، ولكنه على الرغم من ذلك لم يستسلم . واستمر فى تقديم الطعام الشهى وهو يعرج أو يجذب رجله المصابة وراءه .. انه كان يتمتع بقدر كبير من الشجاعة .

وإن الضغوط النفسية والتوتر العصبى لتوقف السفينة تقريبا وعدم هبوب الرياح الملائمة ان كل ذلك يكون تجربة تختلف تماما الاختلاف عن الصعاب التى واجهناها فى البحر . ولكن التوترات التى أصابتنا كانت تنتهى بمضى الوقت . وبدلا من الفزع الذى كان سينتابنا فى بعض الفترات خوفا من الغرق أو وقوعنا فى مهب عاصفة هوجاء ، فإننا أصبحنا عرضة للاصابة بالملل البطىء المزعج والاحباط وإمكانية حدوث العطش التام .

وهكذا مكثنا فى منطقة الأوقيانوس الهادئة ، على بعد مئات الأميال عن أى شاطىء فى تلك المنطقة المحيطية الخالية تماما . وقد انقضى شهر بأكمله منذ إقلاعنا من سيريلانكا لم نشاهد خلاله أية

سفينة ، وكنا بعيدين عن المسار الذى تتبعه السفن الأخرى . ولم يكن حولنا أى منطقة لصيد السمك أو أسطول صيد قريبا منا . وكان فى استطاعتنا إطلاق نداء استغاثة بالراديو ، ولكن هل هناك من يهتم بالنظر نحونا أو الاهتمام بالبحث عنا ؟ كان الشك يملأ أحاسيسنا من التجربة التى مررنا بها بعد إقلاعنا من سقطرة وأصيب بيتر فى قدمه .

كان من الأفضل أن ننظر بأنفسنا فى أحوالنا ، وكان مما يبعث على الرضا أن البحارة جميعا كانوا على أتم استعداد للمساهمة فى أى فكرة . ولم تكن هناك أى مشكلة بصدد العمانيين إذ كانوا على ثقة لاحد لها بالنسبة للسفينة والاعتماد على القبطان وأن الأحوال ستتغير لا محالة .

أما بالنسبة للأوربيين ربما كانت هناك بعض الصفات ، إذ كانوا يرقبون النقص المستمر من الماء العذب ، وكانوا يحسبون حالة المواد الغذائية ، ويلاحظون أن هذه المواد تختفى واحدة بعد أخرى . ولكنهم كانوا يحتفظون بالرأى لأنفسهم .

لم يكن هناك شىء نستطيع عمله وفيما عدا التمسك بأهداب الصبر وتعديل نظام الحياة اليومى مع الانتظار . حقا لقد عدنا إلى الابحار كما كان الحال فى الأيام الخوالى ،ولكن الوقت الذى استغرقناه كان أطول وأبطأ وفى نفس الوقت يعتمد على الطبيعة وماتصنعه بنا .

وكان يوم ١٨ مارس من الأيام التى لا تنسى من ذاكرة كل من كان على ظهر صحار . حوالى الظهيرة بينما السفينة تتهادى فى الماء فشاهدنا مجموعة كبيرة من عائلة سمك الماكريل بالقرب من الدفة . واستخدمنا صنارة مالبثت أن أمسكت بسمكة بسرعة ، ثم استخدمنا ثلاث أو أربع صنارات عندما اشترك معنا العمانيون ، وسرعان

ماوقعت ست سمكات وضعناها فى سلة استعدادا لتجهيزها للغذاء . وبينما كان الصيد مستمرا ، خرجت سمكة فوق سطح الماء وسرعان ماأقدمت سمكة قرش نحوها والتهمتها .

ووجد البحار الذى فوجىء بمشاهدة سمكة القرش وقد علقت بصنارته وكان طولها حوالى أربعة أقدام ، وإرتجفت الصنارة بين أصابعه ثم انكسرت وانطلقت السمكة فى حرية إلى الماء . وبعد قليل استطعنا رؤية أكثر من عشرين سمكة قرش تتطلع إلى مايجرى . وكانت أسماك القرش تسبح للوصول إلى مجموعة سمك الماكريل والتفت حولها . وحاولت أسماك الماكريل أن تجد لنفسها منفذا وهى فى حالة ذعر بالغ .

ولم يلبث خميس الشرطى أن تناول إحدى السمكات التى وقعت فى أيدينا وأخذ قطعة من لحمها وثبتها فى خطاف طويل وقذفها بين أسماك القرش الجائعة . وماكاد الطعم يصل إلى الماء حتى أسرعت احدى أسماك القرش نحوه والتهمت الطعم ، وانتظر خميس حتى استدارت سمكة القرش لتسبح بعيدا . وجذب خميس السمكة التى حاولت النجاة وامتلأ سطح البحر بالزبد من محاولات السمكة من التملص ، ولكن خميس ناضل بكل قوته وساعده عبدالله واستطاعا جذب السمكة على ظهر السفينة وكانت سمكة القرش قد أصيبت بالذعر وأخذت تضرب ظهر السفينة بحركاتها ، وتتحرك حركات ملتوية لتخليص نفسها فاغرة فاها لتلتهم أى شىء فى طريقها . وحدث هرج ومرج عندما حاول الجميع الابتعاد عنها وقد ظهرت كالفك المفترس .

وأمسك بها عبدالله وقد تثبت وبدأ يضرب رأس السمكة لقتلها ،

وكان خميس البحرى يلف ويدور حول السمكة وفى يده سكين وكان متنبها إلى إبعاد قدميه العاريتين عن أسنان القرش التى كانت تمضغ بعض الحبال .

ولم يكن أحد فى هذه الأثناء يشاهد جمعه وقد وقعت سمكة قرش أخرى فى صنارته ، إلى أن استدار عبدالله وشاهد جمعه فقفز لمساعدته واستطاعا جذب السمكة الضخمة التى تزن حوالى ٨٠ رطلا . وأخذت الهراوات تنهال عليها واستخدم عبدالله قضيبا من الحديد طوله ٤ أقدام وأمطر السمكة ببضع خبطات قوية بينما وقف بقية البحارة يشاهدون ما يجرى ، ثم وقعت سمكة ثالثة وألقيت على ظهر السفينة .

وكان العمانيون ينظرون بابتهاج وهم يسحبون الخطافات من أفواه أسماك القرش . والآن أصبح لدينا طعام يكفى بضعة أيام . واستمرت أعداد من هذه الأسماك تحوم حولنا وهى تحاول كسر الخطافات وقد جذبتها رائحة الدم وكانت فى حالة هياج واضطراب بالغ .

واستطعنا جذب العديد من سمك القرش التى بدت أمامنا غير محدودة العدد فى الماء . وقد أفلت منها عدد لم نستطع اصطياده بينما كان عدد آخر فى صناراتنا وجذبناها إلى ظهر صحار .

وبينما كان هناك هدوء تام فى هذا المحيط الفارغ حول السفينة ، إذا بهذا الهدوء ينقلب إلى ساحة معركة مع أسماك القرش . ومن أين جاء هذا العدد الهائل ؟ لم يخمن أحد .

وأصبح ظهر السفينة كأنه ميدان معركة حربية ، وازدحم بأجزاء من سمك القرش فى كل مكان ، واستمرت تتحرك وتضرب ظهر السفينة بالرغم من الضربات التى انهالت عليها دون حساب .

انتشر دم هذه الأسماك على ظهر السفينة ، وكانت ذيولها تتحرك فى كل اتجاه بل إن بعضها كان يلتهم أجزاء من أسماك القرش القريبة .

وصحت بكل ماأملك من قوة طالبا الانتهاء من الصيد إذ أصبح لدينا قدر كبير من الطعام الآن بالاضافة إلى أن الحياة على ظهر صحار أصبحت شديدة الخطورة ، فإن آجلا أو عاجلا قد تتعرض أقدام البحارة العارية لأن تلتهمها هذه الأسماك المتوحشة .

وهكذا حصلنا فى عشر دقائق على سبعة عشر سمكة قرش وكان فى استطاعتنا صيد غيرها ، ولكن لم تكن هناك أى فائدة تجنى من هذه المذبحة .

وصحت فيهم مرة ثانية للتوقف حتى سمعنى العمانيون أخيرا وهبطت الإثارة وتوقف البحارة عن ضرب الأسماك ، وتدلت العصى والهراوات إلى جانبهم ، وسحبت الصفارات واستراح الرجال .

ولكن هذا اليوم غير العادى لم ينته بعد . فقد كدسنا الأسماك على ظهر السفينة وكنا على وشك سلخها حينما ظهرت مجموعة من السحب الراعدة تقترب منا . وكانت سحبا رمادية وسوداء مثقلة بالمطر وكنا فى هذه المرة على استعداد . وأصدرت تعليماتى بأن يسرعوا فى تجهيز المشمعات حيثما يسقط المطر . وطلبت من أندرو وتيرى أن يتخلصا من هذه المياه فورا ، أما جميل وديك فكانت مهمتهما صب مياه المطر فى خزانات المياه الفارغة .

وكانت السحب الممطرة تغطينا ودخلنا فيما يشبه حائطا رماديا مبللا ، وانهمر المطر الاستوائى كالسيل الجارف وكان البرق ينير الظلام الحالك حولنا ، وكان الرعد يهزنا ، وأخذ البحارة الذين اشتركوا فى

جمع المـاء يعملون بأقصى جهدهم وبكل ما يملكونه من طاقة وقـوة .

كان الماء العذب الثمين يسقط بغزارة كالشلالات ، فأسرع البعض نحو أركان المشمعات يرفعونها للحصول على قدر أكبر من الماء الذى كان يتجمع فى الجزء الأوسط من المشمعات . ووقف أحد البحارة بقدمه العارية فى الماء كى يزيح بالدلو مايسقط من أمطار ويتسلم الدلو بحار آخر وثالث حتى يصل إلى الصهريج . وكان المطر غزيرا ينهمر بدرجة تثير الدهشة . وتقاذفت الدلاء يد وراء يد حتى تستقر فى صهريج الماء العذب . وابتسم الرجال فى سعادة غافلين عن شعرهم المبلل وملابسهم التى تقطر ماء .

كان هذا الماء أقصى ما كنا نطمع فيه ، فقد جمعنا من مياه المطر كمية كافية لاستهلاكنا لمدة أربعة أيام وإذا حدث سقوط أمطار مرة أخرى وبهذه الكيفية فلن تتبقى أمامنا مشكلة مياه . واستمر صوت الرعد يدوى والبرق يتوهج .

وصاح اندرو وهو يزحف من أسفل الشراع حيث كان يعمل وصاح « إنها أصابتنى فى ذراعى » . وكانت شحنة من البرق قد سقطت على الشراع .

وفى أثناء ذلك الوقت كان عيد وخميس يعملان كأنهما مخلوقان لأوبرا الشيطان ، فكانا يركعان على ظهر السفينة وينحنيان فوق سمك القرش المذبوحة . وفى وسط هذا الجو الكئيب الممتلىء بالرعد والبرق كان البحارة يسلخون ما اصطادوه . وأخذت المدى تشق السمكة وتخرج أحشاءها وتفصل اللحم عن العظام ، وكان عملهم يدل على براعة لا تقل عن براعة تجار الأسماك . وفى نفس الوقت كانوا يغنون أغنيات ايقاعية موزونة تتماشى مع سرعة العمل بالمدى .

وضعنا لحم السمك بعد تقشيره فى قماش أحمر اللون مبلل ووضعناه على ظهر صحار . أما الأجزاء الأخرى غير الصالحة والقشور والجلد والرؤوس والذيول فقد قذفناها فى المحيط . واستطاعت مياه المطر المنهمر أن تنظف السفينة من الدماء الحمراء القانية التى تحولت إلى اللون الأحمر الفاتح ثم عاد لظهر السفينة لونها الخشبى الذى صنعت منه .

وفى خلال ساعة واحدة كان لدينا ربع طن من لحم سمك القرش اللذيذ الطازج ، وهى كمية تكفى بقية زمن الرحلة التى ستمتد لمدة أسابيع . وتم طهى جزء من السمك فى نفس الليلة وقدم للعشاء . وأضيف الملح إلى بقية لحم السمك حتى لا يفسد ووضع عند باب مخزن الأطعمة . وعندما سطعت الشمس فى صبيحة اليوم التالى عرضنا ذلك اللحم للشمس حتى يجف ، وكانت رائحة اللحم شديدة بينما تعطن اللحم نفسه قليلا ، ولكن كان لدينا قدر ضخم من الطعام الاحتياطى .

وفى خلال الاسبوع التالى أدخلنا بعض التحسينات على نظام تجميع مياه المطر . وتركنا المشمعات على أهبة الاستعداد حتى إذا ما بدأت أولى قطرات المطر تسقط ، كان على الحارس أن يسرع لاعداد قماش الأشرعة لتلقى المطر . وكانت معظم الأمطار تنهمر ليلا أو بعد الغسق بحوالى ساعتين وقضت بذلك على فترات الاسترخاء . وقد اعتدنا إضاءة مصباح بترولى يلقى الضوء على المنطقة الوسطى من السفينة : وهناك يتجمع البحارة غير المكلفين بأى مهمة يلعبون الشطرنج الذى أصبح اللعبة المفضلة لديهم بينما كان البعض يكتبون خطابات أو يقضون الوقت فى تكاسل ، وكنا نتسلى ببعض حبات من البلح .

وكان العمانيون يقرعون طبولهم فى هدوء وبنغمة هادئة أو يقضون بعض الوقت فى حديث فيما بينهم . وكنا فى بعض الأحيان نضيء مصباحا كهربائيا مزودا بمدخنة زجاجية يكشف موضع الحارس الليلى وهو يقود الدفة إذا كانت هناك رياح فيساعده على الرؤية .

وكان اندرو يمسك فى بعض الاحيان جيتاره، وعندما ينتهى العمانيون من الغناء وقرع الطبول ، كنا نستمع إلى أندرو وهو يؤدى بعض القطع الموسيقية على جيتاره .

وكانت الليالى أحيانا مشحونة بالسحب التى تسمح لضوء النجوم بالظهور ، ولكن كثيرا ماكانت السماء تصفو إلى درجة أن نك هوليس الذى كان يميل إلى تتبع مواقع النجوم ، كان بإمكانه التعرف على أصغر نجوم يعتمد عليها البحارة . وكانت بعض الليالى ذات نسيم عليل لدرجة تحملنا على الظن بأننا فى جو ساحر حينذاك يسبح فوق بحيرة من الفضة بشراعها الأسود المثلث الضخم فى مواجهة النجوم وكوكبة الدلفين التى كانت تبدو خلف صحار بالنهار وتتحرك إلى أعلى السفينة وتنحنى وتثب حول صحار تاركة آثارا تتحرك باضطراب على سطح الماء .

وكان المصباح المثبت على الصارى الرئيسى هو الضوء الوحيد فى أثناء الليل إذ أن المصابيح الأخرى كانت تحتاج إلى شحن من البطارية التى أصبحت ضعيفة لدرجة أنها لاتستطيع إضاءة المصابيح ليلا . وكان الماء المالح والأمطار العاصفة التى تتدفق من ظهر السفينة قد أفسدت كل الأدوات الكهربية وتآكلت الأسلاك أو أصيبت بالرطوبة التى أفسدتها . وكان شاحن البطاريات قد ضعف وبالكاد

يشغل جهاز الراديو فى أفضل الأوقات ، وقلما كان ذلك يحدث .

وكنا نعتمد تمام الاعتماد على أصدقائنا العمانيين من هواة الاذاعة ويقظتهم وحرصهم واستطاعوا ترتيب نظام للاستماع إلى إشاراتنا . ويوما بعد يوم كانوا ينصتون لرسائل صحار التى يزداد ضعفها وبدأ القلق يساورهم . وعندما التقطوا تقاريرنا الضعيفة الإرسال والإستماع فقد اعتقدوا أن صحار لا تزال غير قادرة على تحقيق تقدم يذكر . وهكذا بدت صحار كأنها بقعة ضئيلة فى المحيط الهندى لا يشعر بها أحد .

وفى يوم ٢٣ مارس وبينما السفينة تبحر ببطء على سطح ساكن تماما ، أصر ريتشارد على الاستحمام بجوار السفينة ومعه واحدة من أدوات التصوير غريبة المظهر ، عامود من الخيزران فى أحد طرفيه ثبت آلة تصوير وفى الطرف الثانى وزنة من الرصاص لحفظ توازن العامود ، وأخذ يتحرك بعيدا عن السفينة رافعا العامود كأنه منظار الأفق الذى يكشف جميع الجوانب . وتملكته الرغبة فى تصوير صحار وهى دون حراك تقريبا . واستمر المنظار يطفو ويدور حول السفينة نصف ساعة بينما أخذ ريتشارد يتباعد رويدا رويدا .

وانتابنا القلق فأخذنا نصيح عليه طالبين منه العودة ، لكنه استمر عائما وهو يشعر بسعادة غامرة . غير مدرك لما حوله . وقد لاحظنا وجود خط ملون فوق سطح الماء ، إنه النسيم الذى يغضن سطح المحيط ، تتبعه رياح شديدة هى مقدمة لهياج بحرى يهب قادما نحو السفينة . وهكذا كانت صحار على وشك استئناف مسيرتها مرة أخرى .

وارتجف شراع الصارى الرئيسى انذارا بقرب تحرك صحار .

وبدا أننا حتى لو ألقينا مرساة الآن فإن صحار لن تقف بل سيكون معدل تحركها أسرع مما يستطيع ريتشارد أن يلحق به لينضم إلينا . فأخذنا نصرخ ونصيح ولكنه لم يسمعنا واستمر صراخنا وصياحنا بصوت عالٍ ، وأخذنا نلوح له . وأخيرا وجدنا رأسه يرتفع فوق الماء وأخذ يلوح لنا بأسلوب أقرب إلى تلويح صديق لصديقه ، ويبدو أنه لم يدرك المأزق الذى أوقع نفسه فيه . وأخذ نصف البحارة يقفزون فوق ظهر السفينة وهم يصرخون لريتشارد ويطلبون منه العودة محذرين اياه من الرياح .

وفجأة بدأ ريتشارد يدرك ما هو فيه من خطر بالغ. وأخذ المنظار يرتجف فى يده وريتشارد يشق طريقه نحو السفينة ضد الرياح التى اشتد هياجها . وبدا أنه قد تأخر إلى حد ماإذ أن الرياح اشتدت وأخذت تدفع صحار إلى الأمام فوق الماء بدرجة أسرع مما يستطيع أى شخص اللحاق بها عائما .

وطلبت من البحارة جذب الأشرعة فأبطأت صحار وأخذت تميل إلى جانب ، وظهر أن جذب الشراع الرئيسى قد أدى إلى عدم استقرار السفينة التى بدأت تدور ولكنها استمرت تتقدم ببطء .

وأخذ الجميع يصرخون ويشيرون لريتشارد أن يلحق بحبل النجاة . وأخذ يحدق نحونا بوجه شاحب ممتقع وقد تملكه الذعر . واستمرت يده قابضة على الأنبوب الخيزرانى وقد بدا عليه الارهاق . وأخذ يجاهد بكل قوته ويدفع نفسه ببعض الحركات الاندفاعية واستطاع أخيرا التعلق بحبل النجاة . وصاح البحارة يطلبون منه ان يستمر متعلقا بالحبل وهكذا أصبح مرتبطا بالسفينة من الخلف كأنه طائر مالك الحزين ، وقد ظهر نصفه فقط فوق الماء ، ولكنه كان

عاجزا عن اللحاق بالسفينة التى كانت تبحر بسرعة عقدة واحدة إذ أن قواه قد بدأت تخور ، وكررنا نداءنا له بأن يستمر متعلقا بحبل النجاة وبدأنا نجذب ذلك الحبل حتى وصل إلى قارب النجاة الذى ينخفض ١٢ قدما عن سطح السفينة وأخذنا نرفعه إلى أعلى وبدأ جسم ريتشارد يرتفع ، ولكننا لاحظنا أنه متعب جدا إلى حد أن داخلنا الخوف أنه سيسقط فى الماء ، وتقلصت مفاصله وازداد رعبه وبالرغم من ذلك استمر قابضا على آلة التصوير الثمينة . وأخذ يصيح « آلة التصوير ، خذوا آلة التصوير » . وضاعت بقية كلماته إذ أن فمه كان يتجه إلى أسفل .

ياللعنة ! آلة التصوير ! وتذكرت أن لديه العديد من آلات التصوير وصحت فيه أن يتركها ، لكنه رفض . واندفع أحد البحارة وتمكن من القبض على الأنبوب الخيزرانى وانتزعه من قبضة ريتشارد الذى فقد الأمل فى النجاة وأخذ يصيح « إننى لا استطيع اننى سأترك الحبل . إن قوتى خارت » .

وقفز بيتر وخميس الشرطى على حافة السفينة واستطاع خميس التقاط يد ريتشارد وجذبه إلى منتصف المسافة إلى ظهر صَحار وأمسك بحار آخر بذراع ريتشارد الثانية وجذب بحار ثالث ريتشارد من جهاز العوم حتى وصل إلى ظهر صحار سالما ، ولكنه كان فى حالة قصوى من الارهاق . وأقسم ألا يعوم ثانية مالم يحصل على إذن بالعوم .

وكان النسيم الذى يغضن صفحة الماء والذى كان سيفقدنا ريتشارد ، يهب من الجنوب الغربى . إنه كان الاشارة الأولى بأن الجو سيبدأ فى التغيير . وأخذ البحارة ينظرون على أمل أن السحب ستدلنا

على أن الرياح الموسمية الجنوبية الغربية فى الطريق الينا . ولكن التغيير كان تدريجيا وببطء . وكانت الرياح منقطعة واستمرت حوالى ساعة تهب فى الاتجاه الملائم لنا واستطاعت صحار أن تتقدم قليلا . ولكن ما لبثت الرياح أن توقفت عن الهبوب بل تحولت إلى هدوء تام ثم أصبحت تهب إلى الاتجاه المخالف . وأحسسنا بخيبة أمل .

وظهرت بوادر الغضب والرغبة فى المشاركة على الأوربيين ضد بعضهم البعض ، وبدأ القلق ينتابنى لأن صبرهم قد نفذ . بينما كان العمانيون أكثر استقرارا وإحساسا بالهدوء . وبالرغم من أننى كنت ألاحظ شيئا من القنوط لديهم إلا أنهم ظهروا بمظهر أن كل شيء سيكون على أتم ما يرام دون ريب .

وأخذ كل فرد يجاهد متعمدا ليشغل نفسه . وبدأ تيم ريدان يحيك لنفسه سترة من قماش الأشرعة . وأخذ نك يشغل وقته ببعض الأعمال المسلية مستخدما الحبال . واستمر العلماء فى أبحاثهم اليومية الروتينية . أما ديف بريدجز فكان يحاول صنع صندوق مقسم ومبطن بوسائد رقيقة ليضع فيه آله التصوير قبل الوصول إلى سومطرة .

وحاولنا قضاء الوقت بأى مظهر من مظاهر الإلهاء والتسلية بل لقد حاولنا استئناس أحد طيور النورس الذى اصطحبنا منذ اقلاعنا من سيريلانكا . وكان الطائر - كما كنا نحن - على مسافة بعيدة عن اليابس ، لذا فقد استقر بالقرب من السفينة طائرا طوال اليوم ثم يرفرف ويستقر على ظهر صحار ليلا . وكان الطائر صغير الحجم ذا ذيل مروحى طويل ، وجناحين طويلين رفيعين ، وجسم أبيض اللون تنتثر عليه نقط سوداء ، ورجلين حمراوين ورأس مستدير ومنقار صغير رفيع . وكان يقضى فترة الليل بالقرب من الحارس الليلى على حافة

الضوء الصادر من المصباح . وهنا كان فى استطاعنا لمسه والإمساك به برقة ، وقد أعطيناه بعض الماء العذب ليشرب . وفى فترات هبوب العواصف الرعدية كان ينتاب الطائر الصغير قلق شديد ويحاول تجنب الرياح والمطر لذا فقد وضعناه فى مكان آمن بعيدا عن المطر .

وفى يوم ٤ أبريل طلبت من جميع الأفراد عقد اجتماع على ظهر السفينة فالتفوا فى دائرة وأخذوا يتفحصون الخريطة التى كنت أحملها وقد احتفظت بها معى متعمدا ذلك ، ولم أخبر أى أحد منهم من قبل عن المكان الذى كنا نجتازه . كنت أنا الوحيد الذى يعرف الموقع الذى كانت صحار تجتازه جيئة وذهابا دون أى تقدم يذكر فى مياه المحيط .

وأخذ الجميع يحملقون فى الخريطة وأوضحت لهم موقع السفينة التى لا تتقدم بل تدور حول نفسها فى هذا الموقع الهادىء مع الرياح المعاكسة للسفينة والتيارات المضادة .

وقال تيم ريدمان « إننى أشعر بالسرور لأنك أخفيت عنا ما نحن فيه الآن ، إن ذلك أفضل من معرفتنا بذلك قبل الآن حتى لا نحس بالحزن والكآبة » .

فقلت له : « اننى لم أكن راغبا فى بث القلق بينكم ، إن أمامنا مسافة تبلغ حوالى ٦٠٠ أو ٧٠٠ ميلا حتى نصل ، ومع تأخر الرياح الموسمية الجنوبية الغربية غير العادى وليس هناك أى ضمان عن ميعاد هبوبها فإنها عندما تهب ستكون ملائمة لإبحارنا فى الاتجاه الصحيح . وإن لدينا الآن من لحم سمك القرش قدرا كافيا للطعام . وقد جمعنا من مياه الأمطار ما يكفى لمواجهة العطش ، اننا نستطيع التوقف هنا إلى ما لانهاية ، أما موضع القلق الحقيقى فهو نقص الفحم الحجرى . وقد أخبرنى إبراهيم بأن كل ما لدينا منه لا يكفى سوى أسبوعين فقط لذلك

منذ الآن لن نقدم وجبة ساخنة سوى مرة واحدة فى اليوم حتى نستطيع مواجهة أزمة الوقود » .

وتحدث عيد باللغة العربية وترجم مسلّم ما قاله عيد الذى اقترح الاكتفاء بكوبين من الشاى يوميا فقط .

ووافقت على ذلك الاقتراح وقلت « وإذا استطاع صيادو السمك تأدية عملهم بإتقان ، فإننا سنتناول ما يصاد من سمك طازج مع سمك القرش المجفف » .

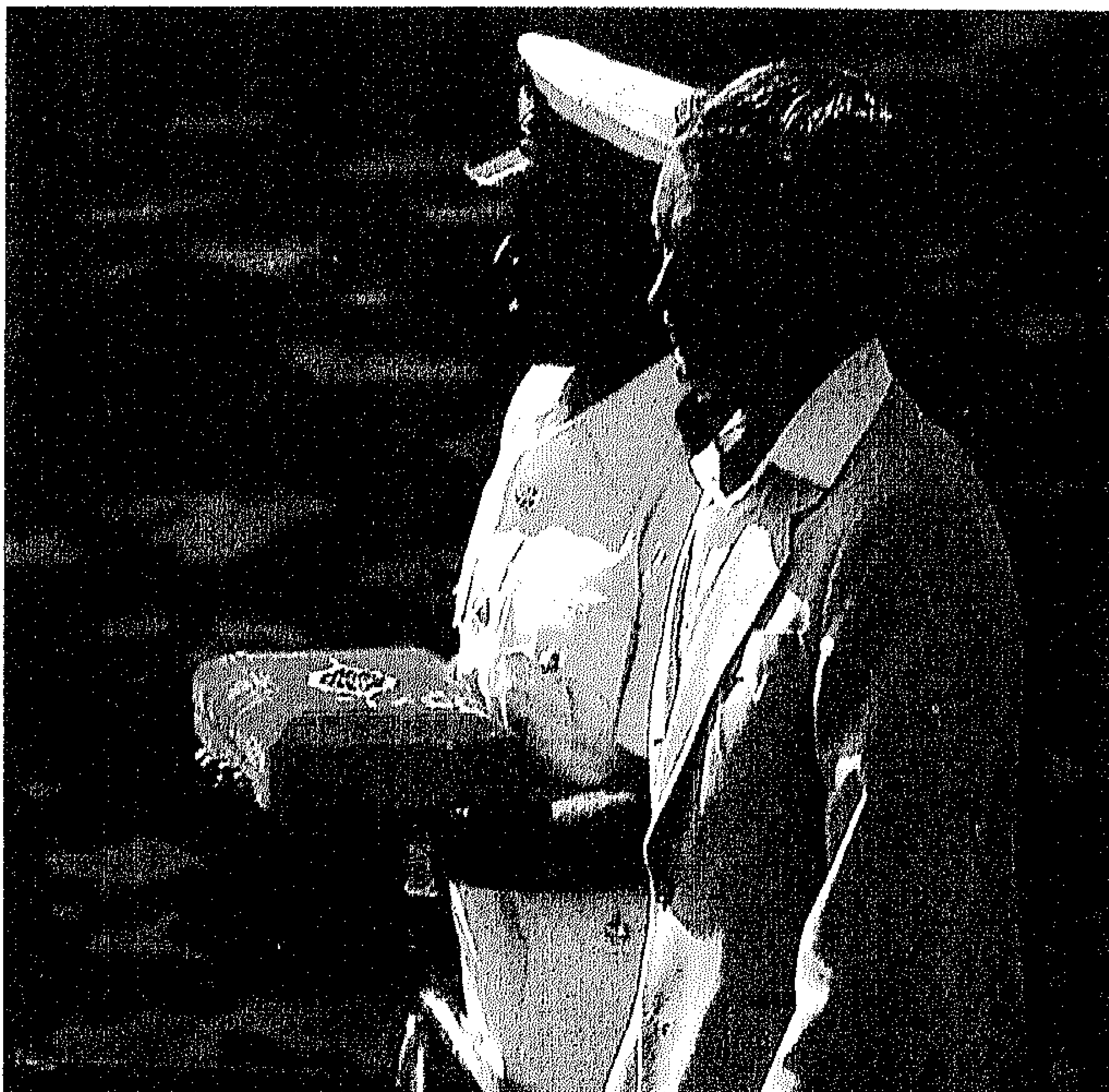
وابتسم العمانيون وقال عبد الله ، أسماك ، وبلح ، وأرز ، وماء . إن ذلك يناسب البحارة تماماً . وكان ينظر دون أن تظهر عليه ملامح القلق وهو يذرع ظهر صحار بصدره القوى وقدميه العريضتين وأصابع قدميه المفلطحة وبريق يطل من عينيه .

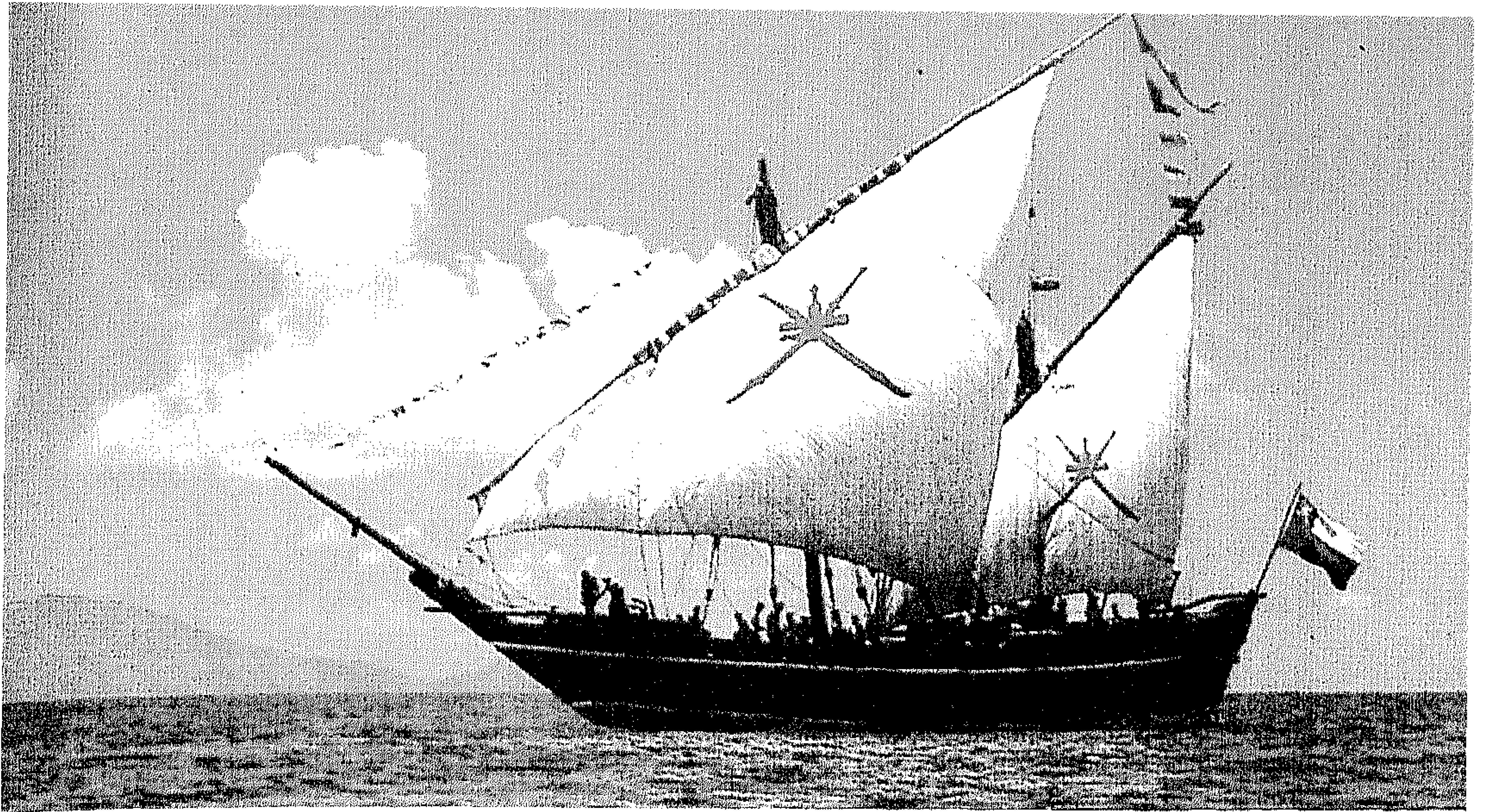
الصورة لأعلى من الأطلس البرتغالي لعام ١٥١٩ م ويظهر بها ثلاث سفن عربية (في الوسط) من طراز اليوم وذلك قبل وصول أول سفينة أوروبية إلى المنطقة العربية والصورة لأسفل تظهر بها سفينة من المخطوطة العربية مقامات الحريري سنة ١٢٢٧ م .

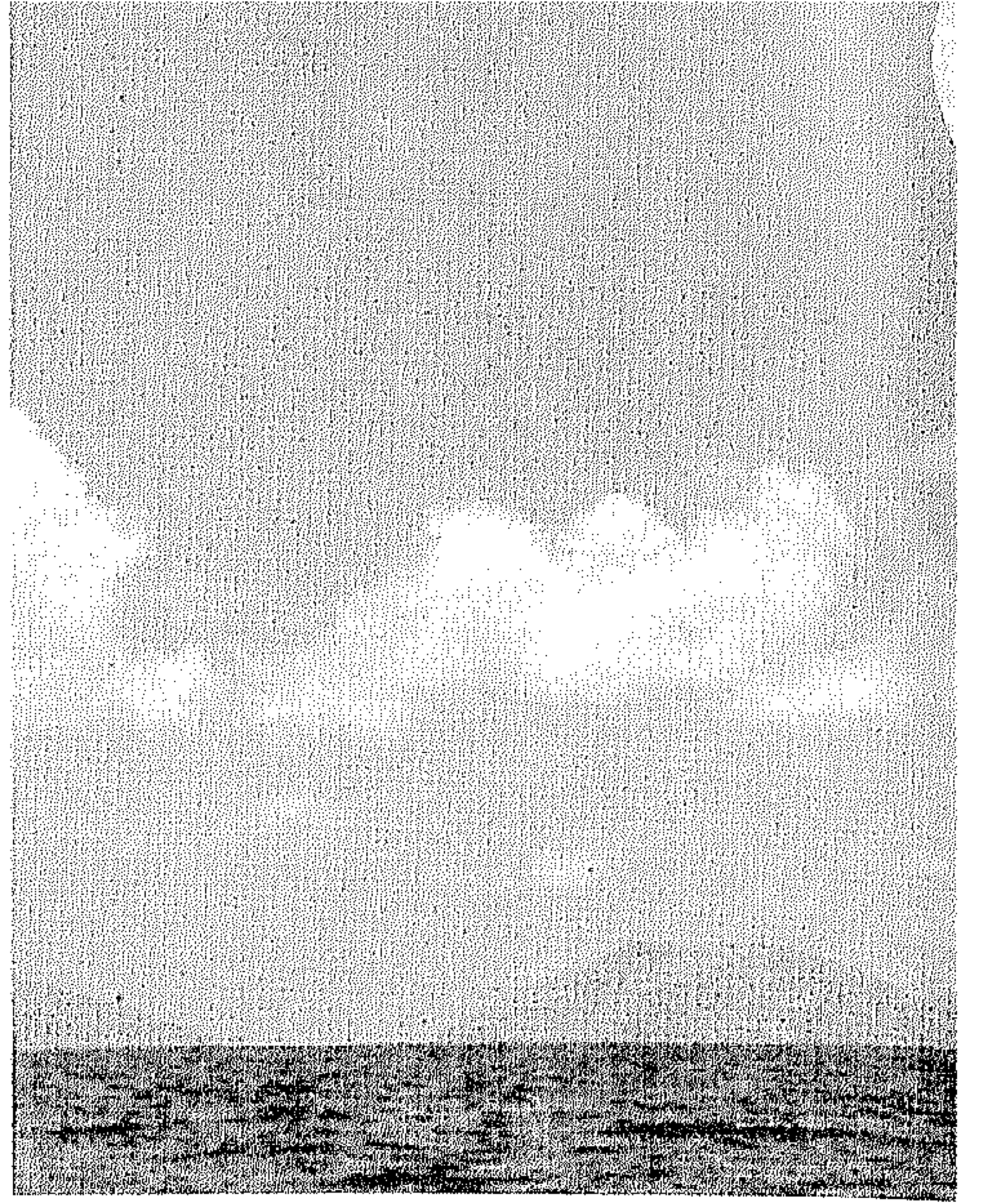








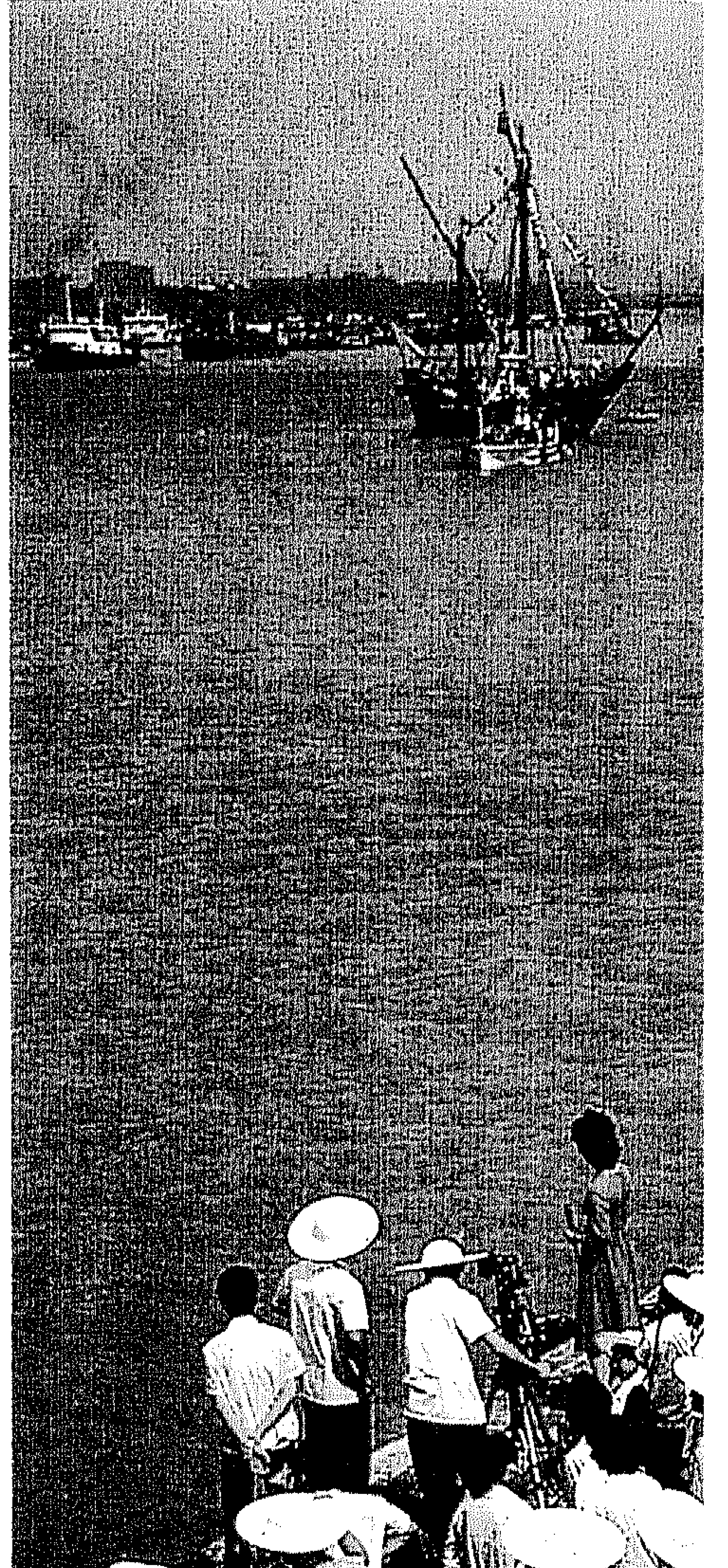




أعلى إلى اليمين السفينة صحار في نهر اللآلىء بعد سبعة أشهر ونصف من إبحارها من مسقط وهي تقترب من كانتون ميناء الوصول إلى الأرض الصينية .

أسفل إلى اليمين جانب من الاحتفال الرسمي لاستقبال السفينة صحار قدم فيه أطفال جمهورية الصين الشعبية عرضاً شائقاً من الرقص الشعبي والأغاني الوطنية بمصاحبة فرقة موسيقية .





إلى أعلى الوفد الرسمي العماني وعلى رأسه صاحب السمو السيد فيصل بن علي آل سعيد وزير التراث القومي والثقافة أثناء مراسم الاستقبال للسفينة العمانية صحار وبحارتها يرافقه وفد رسمي من الجانب الصيني حضر من العاصمة الصينية بكين للمشاركة في حفل الاستقبال الرسمي .



الفصل العاشر

السارية المحطمة

خففت منطقة الأوقيانوس الهادئة من قبضتها على صحار ، وهب نسيم من الجنوب الغربى فى الساعات الأولى من اليوم الخامس من ابريل ، واستمر حتى الظهيرة . وتبع ذلك الجو الهادىء انفجار مثير عندما غيرت الرياح وجهتها فجأة مع تزايد قوتها وأصبحت السفينة تحت رحمتها . واندفعت صحار إلى الأمام وكأنها فرس سباق ألهبها السوط . وتزايدت سرعتها حتى بلغت ما بين ثمانى إلى تسع عقد ، واندفع رذاذ الماء بشدة تحت مقدمة السفينة وكانت الصوارى تعمل بإحكام ودبت فى صحار الحيوية مع الإثارة .

وأسرع العمانيون ، فى سرور ، لرفع شراع آخر ، ولكن لم يكد الشراع يصل إلى منتصف المسافة حتى زادت سرعة الرياح مرة أخرى وانتفخ الشراع كالبالون وامتلأ بالهواء وظهر كالمثلث الضخم مع اتجاه الرياح ، وزادت سرعة صحار عقدة أخرى واستمرت فى اندفاعها . وعندما حولت نظرى إلى الوراء شاهدت صنارات صيد السمك وهى معلقة بالسفينة السريعة . ثم طرق أذنى صوت تحطم عالٍ كأن إحدى الصفارات قد تحطمت .

وكما حدث للجو من تغيير كذلك تغير البحر من حولنا ، كنا

نشاهد ما يحدث للبحر والتغيير العميق الذى حل عندما ضعفت الرياح الموسمية الجنوبية الغربية وقد استجابت حيوانات البحر لما يحدث . وإذا كان المحيط من حولنا بدا فارغا خاليا من الحياة فيما عدا الطيور التى تتغذى على الأسماك ومجموعة أسماك القرش ، فإن الهدوء المحيط بنا تبدل إلى حياة ونشاط ، وظهرت طيور البحر بكثرة ، وأخذ السمك الطائر يقفز من أعلى الموجات المزبدة . وينزلق على سطح الماء . بينما كنا نشاهد الدرافيل تحوم حول السفينة . ثم قررنا صيد بعض السمك ، وكان من نوع التونة ويبلغ طول الواحدة حوالى ١٨ بوصة بلونها الأبيض الفضى ، وقد حصلنا على ١٥ سمكة تونة كل مساء تقريبا .

وكان العمانيون يشعرون بالبهجة إذ كانوا جميعا صيادى أسماك وهم بارعون فى الصيد بالصنارة . وهكذا دبت الحياة على ظهر صحار ، والكل يشتركون فى أى عمل يتصل بصيد الأسماك . وكان كل فرد من العمانيين لديه صندوق به أدواته الخاصة بالصيد . وكان خميس الشرطى أبرع الأفراد فى الصيد حيث كان يبدو هادئا بالرغم من طول الوقت الذى يستغرقه فى ذلك ساعة وراء أخرى ، وهو يقذف صفارته ويستعيدها ليقذفها من جديد ولا يظهر عليه بوادر من التعب . وكان بذلك يصيد عددا هائلا من الأسماك ، وكان ينجح فى ذلك بينما الآخرون ينتظرون وصول سمكة إلى صناراتهم لتلتهم الطعم . وعندما يلمح أى فرد الدرفيل فيخبر خميس الذى يقفز بسرعة ويقذف صفارته وكلما اصطاد سمكة جذبها إلى ظهر السفينة بين تحيات البحارة الآخرين .

وأصبح صيد سمك التونة فى المساء شيئا منتظما ، وكان ذلك مدعاة للتسلية وقطع الوقت وحيث كانت أحجام الأسماك متقاربة إلى حد كبير . وكان إنتظام الصيد أمرا يبعث على الحيرة إذ أن صحار كانت

تقطع ما بين أربعين إلى ستين ميلا فى اليوم بمساعدة الرياح المواتية ، وبالرغم من ذلك كنا نشاهد سمك التونة مرافقا لنا كل مساء . وهنا فقط لفتت انظارنا ظاهرة هامة ، أن صحار كانت تسير وحولها فوج من الأسماك المصاحبة لها دائما . وسواء كانت صحار تقضى اليوم فى هدوء أو أنها تقطع ٧٠ ميلا فى يوم آخر إذا كانت الرياح مواتية ، فإن السمك كان يحرص على مصاحبتنا .

كذلك كانت هناك ظاهرة أخرى هى أن الأسماك كانت تسبح أمام السفينة ولم يحدث أنها كانت تسبح خلف السفينة بتاتا . وكانت الطيور هى التى وجهت نظرنا إلى ذلك . ففى النهار كنا نلاحظ وجود مجموعة من الطيور المائية حيث تختطف الأسماك من أمام صحار دائما . وكانت طيور النورس تنقسم إلى مجموعتين أو ثلاث مجموعات صغيرة تهاجم كل مجموعة منها تجمعات الأسماك ، وكان ذلك يتم أمام السفينة باستمرار .

وحتى إذا اختفت الأسماك فى عمق المحيط أو تتفرق مؤقتا كانت الطيور المائية تطير على مستويات أعلى حتى تستطيع رؤية الأسماك من منظور متسع ، وهى فى انتظار ظهور الأسماك وكان ذلك يتم أيضا أمام السفينة أو على مقربة من جانبها .

وكان عكس ذلك يحدث فى المساء ، إذ عندما يحل الغسق تقترب الأسماك من السفينة ، وكان هذا هو الوقت المناسب الذى يصيد فيه العمانيون سمك التونة ، وهو الوقت الذى كانت فيه الأسماك تتغذى بما تجده فى المياه ، وتقع بذلك فى مجال الصيد بالصنارة . وكنا فى خلال ما يقرب من ساعة نصيد من الأسماك كفايتنا للعشاء وغذاء اليوم التالى . وسرعان ما ينفرط عقد تجمعات التونة عند الفجر وتأخذ وضعها المعتاد أمام السفينة .

كنا نطل أحيانا فى الليل على مياه المحيط وبالضوء المنبعث من كشاف كنا نشاهد منظرا فريدا ، كان الضوء يوضح لنا الأسماك آلافا فوق آلاف متراصة على جانبى صحار ، وهى تعوم بنفس سرعة السفينة سواء بلغت هذه السرعة عقدتين أو سبع عقد .

وكان المنظر غريبا خارقا للطبيعة ، وكانت بعض الأسماك صغيرة يتراوح طولها ما بين ٨ بوصات إلى قدم واحدة . ولم يكن فى استطاعتنا التمييز بين الأنواع . وكل ما نشاهده أنها كانت تعيش فى مجموعات كثيفة وإذا رفعنا الكشاف عاليا كنا نرى الأسماك البعيدة كأنها أكبر حجما وأنها من أنواع أخرى . وقد ساورنا إحساس أن صحار تتحرك وسط كتلة ضخمة من الأسماك أصغرها هو القريب وأكبرها البعيد عنها .

كانت ظاهرة لم أشاهدها من قبل ، ولم يستطع علماء الأحياء المائية على صحار ايجاد تفسير لها . وأعلنوا أن صحار . كما يبدو . تمثل للأسماك نقطة ثابتة فى المحيط ، نقطة تلجأ اليها الأسماك لصلتها بسلوكها كمجموعات ، أو أنها وعاء يجذب أفراد هذا التجمع المستقل الصغير منها ما يقترب من السفينة عله يجد غذاء من العوالق التى تلتصق بها ، وفى الوقت ذاته يتغذى السمك الكبير على الصغير ، ويتكرر ذلك حتى تصبح صحار هى البؤرة فى سلسلة طعام الحيوانات المائية .

ومن الطبيعى أنه يصعب التأكد من أن الأسماك التى تصاحبنا هى ذاتها دون تبدل . وربما كانت بعض الأسماك تنضم إلى المجموعات وهى فى طريقها معنا ، ومن المحتمل أن بعضها ينصرف عنها . ولكن كانت هناك حقيقة يجب ملاحظتها خلال الأسبوعين التاليين ، هى أن الأسماك التى رافقت صحار قطعت مسافة تقرب من ٤٠٠ ميلا وهذا لغز لم نجد له جوابا شافيا .

وفجأة انبعثت صرخة مدوية سريعة « كابتن كابتن » من الباب أيقظتنى من النوم فى لحظة وقفزت من مرقدى . وكان الوقت أشد فترات الليل إظلاما قبل الفجر ، وقد صدرت الصرخة من البحار المناط به الحراسة وهو خميس الشرطى . وسرعان ماأخذ جرس الانذار يدق بشدة . وجذبت شعلة مضيئة وصعدت إلى ظهر السفينة لأجد تيرى عند ذراع الدفة وهو يحملق مشدوها إلى أعلى الصارى الرئيسى . وتابعت نظرته لأشاهد الكارثة ، لقد انكسر الصارى الرئيسى ، الذى يرتفع ٨١ قدما ، إلى قطعتين وظهر كأنه جناح طائر وقد شطر إلى جزأين وتدلى جزء منهما يبلغ طوله حوالى ٣٠ قدما ولايمنعه من السقوط سوى الشراع . أماالجزء الآخر فقد التف حوله الشراع والحبال فى فوضى شاملة . وكلما اهتزت السفينة يتطوح الصارى المنكسر بشكل خطر مهددا بالاطاحة بأى فرد يصادفه فى طريقه .

بل إننى عندما أخذت أحدق إلى أعلى من خلال قطرات المطر المتقطع محاولا تحديد مدى الخسارة ، سمعت صوت ضربة خفيفة سريعة تبعتها صرخة لاهفة صادرة من مقدمة السفينة أقرب إلى أن تكون صادرة من شخص تقطعت أنفاسه . وانطلقت النداءات تنادى الطبيب . وظهر خميس الشرطى من طيات الظلام يحمله اثنان من العمانيين إلى ظهر السفينة ، وبدأ خميس مرهقا ، ووجهه شاحبا ، وهو يمسك بجانبه ويسعل بشدة اهتز لها جسمه .

اعتقدت أنه أصيب بكسر أحد ضلوعه ، فهل سأفقد هذا الشخص الذى أعده أفضل من عندى ، كما أننى فقدت السارية الرئيسية ؟ وطرح خميس على صندوق وأخذ نك هوليس يتفحص اصابته .

وأصدرت أمرى بأن يتجه جميع الأشخاص غير العمانيين إلى مؤخرة السفينة بعد أن ازداد عدد البحارة حول خميس . وسرعان ما اتجه كل فرد إلى موقع عمله فى انتظار ما يصدر من تعليات . وكان من الضرورى الاسراع فى إنزال السارية المحطمة مع الحرص على ألا تصيب فردا ثانيا بقدر المستطاع . وطلبت من بيتر وديك وتيرى أن يتحكموا فى الجزء الأخير من السارية أثناء هبوطها ، وأسرعوا يطوون الحبال التى تتحكم فى الطرف العلوى من السارية المحطمة .

وطلبت من العمانيين أن يراعوا هبوط الجزء المحطم بهدوء وبطء . وكان جميل وصالح قد جمعا الحبل الذى يرفع ويخفض الشراع الرئيسى وانتظرا التعليمات . فطلبت منهما إنزال الحبل بعناية فأخذا يربطان الحبل وقطره ثمانى بوصات ، وبدأ الجزء المحطم من السارية يهبط بهدوء .

وطلبت من مسلم وخميس البحرى أن يمسكا الجزء المحطم بعناية ، فأخذ الرجلان يقبضان على الطرف غير المثبت الذى كان يهدد بقذفهما بعيدا ، ولكن أسرع عبد الله وجمعه وعيد لمساعدتهما . وطلبت منهم التوقف عن إنزال الجزء المحطم والامساك به وأن يحاولوا قذفه خارج السفينة وفى خلال بضع دقائق كان الجزء المحطم قد اصطدم بمياه البحر إلى جانب صحار .

وقد بذل البحارة جميعا مجهودا أكبر للتحكم فى الصوارى ، كان على رأسهم جمعه ذو الخبرة الطويلة . وكانت الرياح تهب بشدة وأصبحت السارية المعطوبة تشكل خطرا داهما . وفى كل حركة من السفينة كانت الحبال تتشابك وتلتف بشكل خطير وتحول التناسق بين الصوارى إلى كومة من الحبال المنهارة والأخشاب المحطمة ... لقد أصيبت صحار بعطب شديد .

وبدأ تيم ريدمان يتسلق السارية الكبرى فى مشقة ويطوى شراعها حتى وصل إلى مقربة من الطرف المحطم ومزق الشراع بسكينه ثم هبط وحوله الشراع .

واستفسرت منه عن حالته وعما إذا كان قد أصيب وكنت فى حالة شديدة من القلق ، ولكنه طمأننا وهو يخرج من بين كومة من الحبال .

وتابعت إصدار تعليماتى ، فطلبت من البحارة أن يجمعوا الحبال المشدودة إلى الشراع ، واستطاع البحارة السيطرة على الاصابات وحان الوقت لالتقاط الأنفاس .

ورأيت أن يحتسى كل فرد كوبا من الشاى وأن يستريح بعد ذلك المجهود العنيف ، وأن نتفحص جميع الاصابات فى ضوء النهار .

وفى ضوء فجر كئيب رطب ظهر لنا مدى الاصابات التى لحقت بصحار : تحطم الصارى الرئيسى إذ تغير اتجاه الرياح وتغير وضع الشراع الرئيسى إلى الخلف وأخذ يضغط على قماش الشراع ، ولحسن الحظ استطاع الصارى مقاومة الضغط ، ولكن استمرار الضغط الشديد أدى إلى كسر الصارى ، وهكذا أصيبت بالعجز .

أخذت أتأمل ما حدث ، وهل فى استطاعتنا اصلاح السارية الرئيسية ووضع عارضة خشبية لتدعيمها وربط الجزأين مع بعضهما البعض ؟

كان ذلك الأمر يستغرق وقتا طويلا ، بل إن من الصعوبة اتمامه فوق ظهر السفينة . ولن يكون هناك أى ضمان لأن يكون هذا

الاصلاح من القوة بحيث يتحمل ثقل السارية الرئيسية ، وقد لاحظت أن طول الجزء المتبقى لا يقل كثيرا عن الأصل السليم .

طلبت من ديك وأندرو قياس ذلك الجزء الخشبى المتبقى فأجابا بأن طولها ٤٩ قدما . ورأيت أن نشذب الجزء المحطم ونضيف إليه الجزء الذى استطعنا انقاذه ، وبذلك نحصل على سارية لا تقل كثيرا فى طولها عن السارية الأصلية .

وهكذا أخذ بيتر دوبس وتيم ريدمان يعملان بالمنشار والأزميل لإعداد الجزء المتبقى ، وفى نفس الوقت كان العمانيون يعملون فى إعداد الجزء الآخر من السارية حتى يستقر الجزآن تماما . وحدث ذلك فعلا ، وهكذا أمكن إصلاح السارية . واستخدم حبل قوى لتثبيت السارية ، وحبل رفع وخفض العلم فى موضعيهما تماما . وبين الأغانى ارتفعت السارية مرة أخرى . واستمرت أنظارنا موجهة إليها لنتأكد أن كل شيء على ما يرام وأنه يقوم بالمهمة المطلوبة منه .

ولدهشتنا البالغة اتخذت صحار شكل سفينة لم يحدث لها أى عطب على الرغم مما حدث للسارية الأمامية والشراعين المنصوبين بالقرب من مؤخرة السفينة .

وانتفخت الأشرعة وكأنها تشعر بالابتهاج لما حدث ، وبالرغم من أن سرعتها قلت إلى ثلثى ما كانت عليه من قبل ، فإنها أصبحت تشق عباب البحر برشاقة . وبعد سبع ساعات مما حدث وبالتقريب فى ميعاد الغذاء اتخذت صحار وجهتها صوب سومطرة ، ومرة أخرى أثبت بحارتها كفاءتهم .

وعدت مرة ثانية إلى حساباتى عن السرعة والمسافة التى

نقطعها . وجدت أنه لا يزال أمام صحار حوالى ٤٥٠ ميلا حتى نصل إلى سومطرة فى خط مستقيم وأنه لا يوجد لدينا من الفحم سوى ما يكفى خمسة أيام فحسب ، وراودنى الشك فى أن ذلك القدر سيكون كافيا حتى نصل إلى سومطرة .

ولذلك فإننا سنتناول أطعمة باردة . وكان العزاء الوحيد أننا لم نعد نشكو أو نرتاب فى نقص كمية المياه والمأكولات . وقد استطعنا خلال الأيام الثلاثة المنصرمة جمع ٢٠٠ جالونا من مياه الأمطار ، وأن الكمية فى الصهاريج تكفى لمدة ثلاثة أسابيع . هذا إلى جانب أن العمانيين لا يزالون يصيدون يوميا من الأسماك ثلثى كمية الطعام التى نستهلكها على الاقل فى اليوم ، وأننا نسير الآن على نظام فى الطعام يقوم على أساس الأرز والسمك والبلح .

باختصار إن رحلة السندباد وصلت إلى وفاق مع البحر ، وأمكننا الحصول على توازن قيم ، وكان ذلك تطورا هاما . فقد أظهر لنا حادث كسر السارية أننا نستطيع صيانة أنفسنا أمام أكبر النكبات ، وأنه بسفينة قوية البنيان بمقدورنا تخليص أنفسنا من المآزق الكبرى .

وبعد مرور أربعة أشهر ونحن فى البحر وصلنا إلى فهم الاحتياجات التى تتطلبها السفينة يوما بعد آخر . وأصبحنا نميز الاشارات والعلامات التى تلفت النظر أو السمع إلى ما يجب عمله من إصلاحات . وعرفنا الأجزاء التى يجب العناية بها أو التخلص منها ، وإحلال غيرها مكانها . وأدركنا الطريقة المثلى لتنظيم الحبال . ووضع الأشرعة فى موضعها الصحيح ، وأن تكون دفة السفينة متوازنة حتى تسير السفينة فى يسر ، وأنه إذا غيرت الرياح اتجاهها فإن علينا تغيير وجهة السفينة دون مناقشات أو إزعاج . إن كل فرد يعرف موقعه

والمطلوب منه انجازه . وهكذا كان العمل يتم فى سهولة وبساطة . بل إن الأمطار الليلية لم تعد مصدر إزعاج لنا . فعندما يبدأ رذاذ المطر فى السقوط كان على الحارس الليلى أن يبسط قماش تغطية الفتحات التى توصل إلى باطن السفينة ، وأن يطفىء جميع المصابيح على ظهر السفينة ، وأن يرتدى ملابس تلائم الجو المضطرب .

أما الأشخاص غير المرتبطين بعمل معين ، كانوا يقومون بترتيب أو تخزين مايمكن أن تتلفه مياه المطر ، أو أن يهيئوا لأنفسهم مايقيهم ويحميهم من انسياب مياه الأمطار التى قد تتسرب من بين الألواح الخشبية التى أصابتها حرارة الشمس بالجفاف والتشقق .

وكنا نستمع إلى صوت المطر لمدة ساعة أو ساعتين وهو ينهمر بصوت مرتفع على أغطية أبواب الحجرات ، ثم يتبع ذلك الهواء المنعش الذى يندفع إلى داخل السفينة عند نهاية سقوط الأمطار . وينزع قماش تغطية الفتحات مرة ثانية .

وكانت الرائحة النتنة فى أسفل السفينة يصعب تحملها . وهى عبارة عن خليط يخنق الأنفاس من غازات عفنة وهواء فاسد وروائح الحبال المتعفنة مع رائحة الطعام والأجسام البشرية ومخازن السفينة . وكانت موجات من الهواء الدافىء الكريه الرائحة تهب عندما ترفع الأغطية عن أبواب الحجرات السفلى من صحار مما يدفع الحارس إلى أن يتقيأ لرائحتها التى تشبه رائحة نباتات فاسدة .

ولم يكن مما يثير الدهشة كثيرا أننا نقضى ٩٠٪ من ساعات اليوم على ظهر صحار حيث الهواء المنعش بعيدا عن الأماكن الخانقة للأنفاس . وكانت معظم الأعمال تتم على ظهر صحار ، ويأخذ كل

فرد نصيبه من الراحة على ظهر السفينة . وكانت معيشتنا على ظهرها عاملا مساعدا على الانسجام مع المحيط من حولنا . وبدأنا نلاحظ التغيرات التى تطرأ على لون الماء وأشكال وأحجام الأمواج ، بل كذلك الاحساس بالمحيط ذاته .

كما أننا نلاحظ اختلاف مجموعات الطيور المائية التى كانت ترافقنا دائما ، وكان بعضها يطير مرتفعا والبعض الآخر يهبط إلى مستوى سطح الماء ، وكان البعض يكون مجموعة صغيرة والبعض الآخر يطير فى أعداد وفيرة . وكذلك لاحظنا وصول سلالات جديدة مثل طائر الكركر وطيور المنطقة الاستوائية التى تنضم إلى طيور النورس . وكانت حركاتها تشبه ما يصدر عنا من حركات عند هياج المحيط أو عندما يظهر حوت طوله ٣٠ أو ٤٠ قدما مندفعا لالتهام الأسماك التى تظهر على سطح الماء مما يبعث الرعب لدى الطيور التى تصرخ فى فزع .

وأصبحنا أشبه بالامتداد الواقعى للسفينة ذاتها ، نتجاوب مع حركاتها ومزاجها ، فعندما تتلكأ وتهدأ سرعتها فى أوقات سكون الرياح كنا نحن أيضا نتكاسل ونضيع الوقت فى كسل . ولكن عندما تشتد الرياح وتبدأ السفينة تشق عباب المحيط كنا نتجاوب معها وتفيض السفينة بالنشاط والحيوية . وكانت تسير أحيانا كأنها قطار سريع ، وبالرغم مما يصيبها من هزات مؤقتة كانت سرعتها تصل إلى ٦ أو ٧ عقد وتبحر فى راحة محافظة على توازنها وتقطع الأميال بسرعة فى المياه التى تفصلنا عن اليابسة التى نتجه إليها ، ونشق عباب البحر وكأنها فى وضع ملائم لمقدرتها .

وفى مثل هذه الأوقات كان العمانيون خاصة يبدون معجبين

بأنفسهم ويتبادلون الحديث وهم يتبادلون الابتسام ، وفى نفس الوقت يعملون على اصلاح أى شراع ويواصلون صيد السمك .

وكنت منذ فترة قد امتنعت عن ضرورة إلزام عيد وصالح بارتداء ملابس الفرسان الآمنة عند صعودهم عاليا بين الصوارى والأشرعة . وكان هذان الشخصان على أتم استعداد للصعود إذا حدث تشابك فى الحبال التى ترفع وتخفض العلم دون أن يعبأ كل منهما بخطر السقوط من ارتفاع ٥٠ قدما على ظهر السفينة ، وقد تبعهما الأوربيون فى ذلك .

أما بيتر وهو أكثر الأشخاص نشاطا وروحا رياضية ، كنا نشاهده يعتلى الصارى الرئيسى ومظاهر البهجة واضحة على وجهه . وكان يعمل أحيانا مع عيد ، وهكذا تجمع الأسود مع صاحب الجلد البرونزى وكل منهما يرتدى سروالا ويضع على رأسه عمامة .

وقد تعلمت من البحارة العمانيين كيفية تقدير قوة الرياح والتعرف على حالة السفينة من الصوت الذى يصدر عن هؤلاء البحارة . فإذا كانوا ينادون بعضهم بعضا بترحاب وصراخ متبادل . كان ذلك يدل على أن الأمور تسير فى سلام ، وأن صحار تسير فى راحة . لكن عندما يتحول صياحهم إلى صيحات سريعة متقطعة ، فإن الرياح تصبح شديدة قاسية . وعندما يصمت الجميع فهذا دليل على انتظارهم أوامر القبطان بصدد ما يجب عليهم القيام به من مهام .

وعندما تندفع الرياح فى المساء وينهمر المطر على ظهر صحار ، كان العمانيون يبرزون فجأة ، يهمسون فى ترقب . ويتدثرون بمعاطف المطر وهم يمرحون ، مشتركين فى النشاط العام بالسفينة . وعندما تنتهى العاصفة تاركة ظهر السفينة يتلألأ من قطرات المطر ،

حيث ينال كل فرد كمية من المطر المنهمر ، كانوا يطهون الطعام وهم مستبشرين بطبيعة الجو الرطب الحار ، وكان عندهم كرة لزجة رطبة تزن حوالى سبعة عشر رطلا من البلح المطحون حيث يعجن بكمية من الزيت وتوضع على النار . ويتناول العمانيون ذلك المعجون بأيديهم على شكل كتل صغيرة زيتية ، وكان هذا الطعام أفضل وسيلة لبعث الحرارة فى أجسامهم بعد المطر البارد ، كما قال العمانيون وقد لاحظت ذلك .

أما الأوربيون الذين لم يستسيغوا هذا النوع من الطعام اللزج فإنهم كانوا يعانون كثيرا من المتاعب . وإذا انهمر المطر مرة أخرى وأغلقت الفتحات فإن رائحة الثوم القوية النفاذة كانت تتغلب على الروائح العفنة فى قاع السفينة .

وكان السمك الرائع الذى يرافقنا يبدو بوضوح حتى ونحن فى حالة توقف وهدوء . وكانت البقع على سطح الماء المحيط بنا تموج بحركات السمك الذى يتغذى على السمك الأصغر منه ، وعندما كنا نستحم فى الماء بجوار السفينة كنا نصادف مستعمرات من الحيوانات المائية فى ظل السفينة . وحول الدنة كانت مجموعات من الأسماك الصغيرة تتجمع وترافق السفينة وكأنها ترشدها .

وكثيرا ما نجد سمك اللشك وفى أعلى رأسه قرص يستخدمه فى الالتصاق بسمك القرش والسلاحف وغيرها . كذلك كان هناك حيوانات بحرية رمادية اللون وأسماك رقيقة تلتصق بغيرها . وكان سمك اللشك يلتصق بأسفل صحار ويرافقها فى مسيرتها مما كان يغضب العمانيين ، فإذا التهمت إحداها الطعم فإنها تلتصق بأسفل السفينة من الخارج ولا تترك مكانها بتاتا . ويظن الصياد أنه وقع على صيد ثمين

ويجذب صنارته بقوة ليجد فى نهايتها سمكة صغيرة جدا . وكانت طريقة الدكتور تأتى بنتائج أفضل إذ كان يستخدم بندقية الصيد فى إصابة عدد من هذه الأسماك ممايكفى للإفطار .

ولاحظنا مرتين بوجود كميات من الأسماك حول صحار ، وكانت الطيور المائية ترسل لنا تحذيرات إذ أنها كانت تشاهد الأسماك الكبيرة قادمة فهى تنبه باقى الطيور إلى ذلك الحدث ، ثم تطير هذه الطيور بسرعة بعيدا عن السفينة ونشاهد فى الوقت ذاته كميات لا حصر لها من الأسماك وهى تقفز فوق سطح الماء ، وعند اقترابنا منها نجد مئات من أسماك التونة كبيرة الحجم وسمك البكورة . كذلك كنا نشاهد أنواعا أخرى من السمك تقفز من موجة إلى أخرى ، وكان طول إحداها حوالى ثلاثة أقدام ونصف تدفع نفسها دفعا إلى الأمام بقوة وجسمها يلمع تحت أشعة الشمس ، وتمر أمامنا وهى فى حالة فزع بالغ . وسرعان مانشاهد سبب اندفاعها إذ وجدنا مجموعة من الدرافيل ، حوالى ٥٠ منها - كانت تصيد سمك التونة وقد نظمت الدرافيل نفسها على شكل قوس يمتد ليكون جبهة طولها حوالى ميلين وتقود ضحاياها كما تفعل كلاب الحراسة بالنسبة للأغنام التى تحرسها .

وكانت بؤرة القوس صحار نفسها ولاحظنا أن الدرافيل تسوق ضحاياها من الأسماك إلى صندوق أمام السفينة ، وكان ظهور الدرافيل تعلو وتهبط كلما دفعت فريستها بقسوة إلى مكان افتراسها ، وعندما اقتربت الدرافيل من السفينة استطعنا سماع صوت أنفاسها وصفيرها .

وبدأت الدرافيل تظهر واحدا وراء الآخر ، وكان البعض يسبح

بمفرده ولكن الغالبية كانت تسبح فى مجموعات صغيرة ثلاثة أو أربعة مع بعضها حيث تحيط بقدر من الفريسة . وكلما ضاق نطاق القوس يزداد يأس أسماك التونة وهى تسبح فى كافة الاتجاهات دون أن تلاحظ السفينة التى تشق طريقها بينها .

وأخيرا أتمت الدرافيل مناوراتها فقد ضاق القوس إلى حد أننا اعتقدنا أن البحر من حولنا يموج بأعداد لا حصر لها من الدرافيل . ثم تقطعت حلقة الصيد وأصبحت الدرافيل تعوم إما إلى جوار صحار أو فى أسفلها لتلتهم ضحاياها .

وكان الصيادون على ظهر صحار يطاردون أسماك التونة . وفى الصباح وبجانبنا قارب كورى لصيد أسماك التونة به خطوط صدئة وظهرت عليه علامات القدم ، وتجمع بحارته فى مؤخرته ينظرون بدهشة إلى تلك السفينة الشراعية العربية وهى تشق طريقها فى هذه المياه .

وفى مساء ١٣ ابريل شاهدنا أضواء عدد من المراكب السواحلية الصغيرة مخصصة للتجارة بين المرافىء . وهكذا أدركنا أننا لا نبعد كثيرا عن اليابس . وكانت الرياح تدفع صحار إلى الطريق السليم تماما ، وزادت بسرعة صحار للوصول إلى هدفها أى الطرف الشمالى من سومطرة ومدخل مضيق ملقا .

وبعد يومين دخلنا فى الطريق الرئيسى للسفن وكانت تجربة تبعث على الرعب . ففى لحظة كنا نتهادى برفق نحو صف طويل من الناقلات وحاملات البضائع فى طريقها إلى مضيق ملقا . وكانت الرياح ضعيفة والسفينة تتقدم ببطء شديد . وكنا نشاهد تسع أو عشر سفن تسرع خلفنا . ومالبثنا حتى تحولت السماء إلى لون داكن

وتكاثفت السحب السوداء فوق رؤوسنا . وسرعان . ماانهمر المطر وازدادت الرياح عنفاً وأخذت صحار تندفع إلى الأمام فى الظلام متجهة نحو طريق السفن كالأعمى المترجل يخطو فى طريق السيارات تحت مياه الأمطار . كانت لحظة مشئومة ، وأخذنا نحملق فى هذا المطر الذى بدا أشبه بالجدار أو الحاجز أو حاولنا التعرف على أشكال السفن الرمادية التى بدت كقوة ساحقة تسحق كل من يعترض طريقها .

فقدنا الأمل تقريبا فى استطاعتنا ، بصوارى صحار غير العملية ، أن نجد مخرجا من هذا المأزق . وفى كل لحظة نتوقع أن تظهر من الظلام فجأة إحدى هذه السفن الضخمة . ورأينا مرتين شبح سفينة هائلة تمر بجوارنا غافلة عن وجودنا ، فلم يكن هناك شخص يتصور وجود سفينة شراعية فى مدخل مضيق ملقا ، وإن مايبدو على شاشة الرادار فى هذه السفن التجارية الكبيرة لايزيد عن علامة محيرة وليس سفينة خشبية .

لذلك كنا نعمل على زيادة سرعة صحار إلى أقصى حد على الجانب الأيمن من الطريق الرئيسى للسفن الضخمة حتى نستطيع المرور من هذا الطريق بأسرع مايمكن . وبعد ثلاث ساعات ابتعدنا عن السفن . وعندما بدأت النجوم تظهر حسبت موقعنا بالاستعانة بالنجوم ، ووجدت أن أحد التيارات أبعدنا نحو الشمال قليلا ، وكان علينا أن نسير صوب الجنوب قليلا حتى نصل إلى الموقع الذى وقع عليه اختيارنا للتوقف ، وهو جزيرة سابانج Sabang التى تبعد عشرة أميال عن أقصى نقطة فى شمال سومطرة .

وفى صبيحة اليوم التالى أظهرت الشمس الروابى السوداء الممتدة فى الأفق والتى كان من المفترض أنها جزيرة سابانج والجزر المجاورة لها

والجبال الواقعة فى الجزيرة . وبدا كأننا على وشك الوصول إلى الأرض المرجوة . ولكن كانت المسافات خادعة ، فإن سومطرة هى خامس أكبر الجزر فى العالم ، وكل ما يتصل بالجزيرة ضخم الحجم .

كانت الجزيرة الممتدة أمامنا تعلو ألفى قدم ، وكان الجبل الصغير فى الجزيرة الكبرى يرتفع حوالى ستة آلاف قدما . لذلك فإن ما بدا من النظرة الأولى أن المسافة بين صحار وسومطرة لا يزيد عن خمسة عشر ميلا كانت فى الواقع لا تقل عن أربعين ميلا وهى تشكل عقبة كبيرة إذ سكنت الرياح مرة أخرى . وتوقفت صحار فى مكانها ، وكأن الطبيعة أرادت أن تذكرنا مرة أخرى بأننا نعتمد عليها اعتمادا كاملا .

وتوقفت صحار ثلاثة أيام فهى بدون الرياح لا حول لها ولا قوة ، تدور حول نفسها ومرأى الأرض القريبة يعذبها . وقضينا الوقت فى صيد الأسماك ، وكررنا تجربة تحديد كميات المياه المستخدمة . وطال انتظارنا فى صبر ، ووجدنا الحل لنقص وقود الطهى ، وإذا كان الفحم قد نفذ فإننا وجدنا كتلا ضخمة من الأخشاب الطافية فى مدخل خليج ملقا وأجزاء كثيرة من الأشجار وفروعها عائمة إلى جانب حطام سفن ، واستطاع بحارتنا ربط بعض هذه الكتل بالحبال وجذبناها إلى ظهر صحار ، وجفت الأخشاب بتعريضها للشمس وسرعان ما استخدمناها فى طهى الطعام .

واستطعنا الاكتفاء ذاتيا مستخدمين مياه الأمطار للشرب وصيد السمك للغذاء والأخشاب الجافة للطهى . لذلك عندما وصلت صحار إلى ميناء سابانج بمساعدة يخت صديق « ريجبنا جوهان » كانت صهاريج المياه مليئة بأكملها وكتل خشبية معدة للطهى وكمية من لحم

سمك القرش تكفى شهرين . ولكى يذكرنا اليخت بالزمن فقد بعث الينا هدية هى كعكة وبعض البيض المحلى بالشيكولاته إذ كان اليوم يوافق عيد الفصح .



وعندما يعبر أى فرد البحر ... توجد بعض الجزر يقطنها أهالى يطلق عليهم لفظ لانجا Langa لا يتحدثون بأى لغة ، ولا يرتدون أى ملابس ، ذوى لحى كثيفة ، ولا تظهر النساء بينهم . وهم يبادلون الكهرمان بقطع من الحديد ، ويتقابلون مع التجار خارج الجزيرة فى قوارب تحمل جوز الهند . وخمرهم بيضاء ، مصنوعة من النخيل وهى ذات مذاق حلو أقرب إلى عسل النحل إذا كانت طازجة . وإذا تركت يوما واحد تحولت إلى خمر مسكرة ، وإذا تركت بضعة أيام اتخذت مذاقا مرا . ويتاجر الأهالى بها فى مقابل الحديد . ويقومون بعملية المقايضة بإشارات باليد . وهم سباحون مهرة وكثيرا ما كانوا يستولون على الحديد من التجار دون أن يقدموا مقابله شيئا .

هذا ما سطره الجغرافى العربى ابن الفقيه فى القرن العاشر عند وصفه للجزر التى كان العرب يتخذونها محطات للتزود بالمؤن بعد عبور المحيط الهندى . وهذه الجزر تحرس مضيق ملقا ما بين جزر نيكوبار إلى جزر بولاويه وبولاوبريوه بالقرب من شاطىء جزيرة سومطرة فى الجنوب .

وتشكل هذه الجزر مواقع نموذجية لحصول السفن على ما تريده من مياه عذبة وطعاما طازجا بعد الرحلة الطويلة من سيريلانكا . ويبدو أنه فى القرن العاشر كان يقطن هذه الجزر قبائل بدائية تعيش على امتداد الشواطىء أو فى داخل الغابات الكثيفة العذراء . وأطلق العرب

على إحدى هذه الجزر اسم الجزيرة الذهبية ، وهى جزيرة بولاوية حيث وقفت صحار فى مينائها .

ألقينا مراسينا فى خليج ممتاز تحيط به جوانب الجبال الشاهقة الشديدة الانحدار تغطيها حدائق من أشجار جوز الهند الشديدة الخضرة وغابات تشغل مساحات واسعة . وعلى أحد جوانب الخليج تقع مدينة سابانج وهى تشكل موقعا ملائما للعمل اليومى بهوائها الملائم . وكانت هناك مجموعة من المستودعات خلف حاجز الماء . وكان الموقع رائعا ، تنتشر فيه مجموعة من البيوت الكبيرة يظهر بعدها صف من المنازل ذات الطابق الواحد تطوق الخليج .

وإلى جانب الموقع الذى توقفت عنده صحار ، توجد قرية للصيادين تتكون من مجموعة من المنازل الصغيرة يمر خلالها جدول مائى صغير يصل إلى الخليج . وتجمعت على الشاطىء الرملى الزوارق الصغيرة وقوارب صيد السمك . وكان أهالى القرية يختلفون اختلافا كبيرا عن جميع الأهالى الذين صادفناهم على طول الرحلة . كانت وجوههم ملاوية (جزر الملايو) وعظام الخد بارزة ، شعورهم سوداء مسترسلة ، وعيون بنية اللون وجلد بنى ، كانوا باختصار عنصر آسيوى لذلك فقد شعرنا فجأة أننا وصلنا إلى الشرق .

والغالبية الساحقة من أهالى سابانج مسلمون ، وتعد الجزيرة الذهبية جزءا من مقاطعة اسه Aceh فى أقصى شمال اندونيسيا وأهلها شديدو التمسك بالدين الاسلامى . وكان وصول سفينة عربية عليها بحارة عرب يرتدون الدشداشة والعمامة يثير الشعور ويعد حدثاً مثيرا .

وعندما توقفت صحار للتزود بالماء تزاحم الأهالى لرؤية البحارة

العمانيين الذين كانوا أينما ساروا فى المدينة يقابلون بالترحاب والضيافة فى المنازل ، ويعاملون بكرم فائض . وقد دعا عمدة سابانج جميع الرجال لحضور حفل زفاف ابنته ، وشاهدنا الرقص الوطنى التقليدى . وكان الراقصون أطفالا ، والبنات رقيقات يرتدين تنوره ضيقة مع صدارى محكم ، بينما الصبية يرتدون سراويل فضفاضة وصديرى صغير ويحملون خناجر . كانت رقصة الحرب . كما شرح لنا العمدة — عندما يحرك الصبية خناجرهم فى الهواء .

وكان البحارة العرب فى العصور الوسطى ينظرون إلى سومطرة نظرة يمتزج فيها الرهبة والفزع . كانت الرهبة ناشئة عن أن هذه الجزيرة الكبيرة خصبة والرخاء كثير يتمتع به حاكمها وشعبها ، المهم كانوا يطلقون عليه لقب المهراجا ، وكانت مملكته تمتد على الجزء الشرقى من الجزيرة وتحدد مضيق ملقا .

وكتب العرب أنها كانت كثيفة السكان إلى درجة أنه عندما يصبح ديك فى أول القرية فى الفجر فإن ديوك القرى الأخرى ترد عليه وهكذا ينتقل الصوت من قرية إلى أخرى لمسافة مائة فرسخ (٤٠٠ ميلا) .

وكان المهراجا يعيش فى قصر فخم به بحيرة تملؤها مياه المد ، وكان المهراجا يقذف قطعة ذهبية كل صباح فى البحيرة إشارة إلى ثرائه وعند وفاته تسترد هذه القطع الذهبية وتوزع على أفراد العائلة المالكة لتكريم حكمه .

وإن مؤلف مغامرات السندباد البحرى طبق لقب مهراجا على أى حاكم غنى قوى فى الممالك البعيدة .

ولكن الطريق البحرى إلى مملكة المهراجا الأعظم كان محفوفا بالمخاطر . فإذا كان الابحار من خليج البنغال فإن البحارة العرب كانوا يخشون المنطقة الساكنة عند جزر أندامان . ذلك أن أهالى اندامان . كما كتب العرب . كانوا سلالة بشعة مشاكسة من أكلة لحوم البشر ، ذوى شعر مجعد يقبضون على البحارة ويمزقونهم إربا وهم أحياء ويلتهمونهم . كذلك كان هناك أكلة لحوم بشر آخرون على شاطىء سومطره ، يبدو أنه جاء ذكرهم فى مغامرات السندباد البحرى .

ففى الرحلة الرابعة تحطمت السفينة التى كانت تقل السندباد ورفاقه على شاطىء جزيرة غريبة . وتقول القصة إن الأهالى قادوا الناجين من الغرق إلى قريتهم حيث قدموا للرجال المنهكين طعاما أضيف إليه بعض الأعشاب ، والتهم الرجال الطعام بشراهة ، وكان السندباد غير مطمئن ، وبالرغم من إحساسه بالجوع لم يتناول من الطعام شيئا . وشاهد رفاقه وهم يأكلون أنهم قد فقدوا شعورهم ، وبدأت عيونهم تدور بينما هم يترنحون ويميلون كأنهم مخدرون . واستمر تقديم الطعام لهم وهم يلتهمونه بشراهة . وفى الأيام التالية استمر تقديم الطعام بكميات هائلة ، وبدأ هؤلاء الزوار الذين لا يداخلهم الشك يزداد وزنهم واستمر السندباد رافضا طعام الأهالى إذ أنه لاحظ وجود مواد مخدره به .

وبينما كان السندباد يقوم فى أحد الأيام باستكشاف القرية ، صادف رئيس الجزيرة ورجاله يلتهمون أحد الأشخاص ، وتحقق أن الأهالى يقدمون الطعام لرفاقه حتى تصبح أجسامهم سمينة تصلح لإقامة حفل لأكل لحومهم . وإذا كان الوقت قد انقضى وهم مخدرون فإن السندباد هرب من القرية ومر على رفقائه فوجدهم راكعين على أيديهم وأرجلهم فى الحقول يأكلون الحشائش كأنهم ماشية سمينة تحت مراقبة الرعاة .

وإن التطابق المحتمل لقصة السندباد عن أكلة لحوم البشر مع وصفائهم أكلة لحوم البشر فى سومطرة يشير إلى حقيقة واضحة هى أن الأهالى فى قصة السندباد كانوا يستخدمون مخدرا فى الطعام الذى يقدم للضحايا ، وفى شمال سومطرة كان النبات المخدر هو الحشيش يضاف إلى الطعام ليعطيه نكهة ومذاقا مقبولا ، وربما كانت هذه هى الفكرة عن الضحايا المخدرين لأكلة لحوم البشر فيما وصل إلى الفلكلور العربى ، وقد اختلطت هذه الفكرة مع التقارير عن أكلة لحوم البشر فى سومطرة ، إما لأن أهالى الباتاك Batak من الشمال أو ربما كانوا من القبائل المحاربة الشرسة فى الجزر الممتدة على طول الشاطىء الغربى . وتمتد هذه الجزر مباشرة فى الطريق الذى تسلكه السفن العربية التى تقصد ميناء فانسور Fansur والذى عرف بعد ذلك بإسم باروس Baroes ، حيث كان العرب يشترون الكافور العالى الجودة والذى اشتهرت به المنطقة . وكان الصينيون يدفعون مبالغ طائلة فى سبيل الحصول على كافور فانسور عندما كان العرب يجلبونه معهم إلى كانتون ، وإن الحصول على هذه الشحنة الثمينة كان يستأهل المخاطرة والوقوع فى أيدى أكلة لحوم البشر .

وكانت جزيرة نياس Nias بصفة خاصة مصدر رعب وفزع . وجاء ذكرها لأول مرة فى القرن التاسع على لسان أحد الكتاب العرب (عام ٨٥١) كتب التاجر سليمان أحد أهالى الجزيرة عندما أراد أن يتزوج . لم يجد زوجة إلا بشرط حصوله على جمجمة أحد أعدائهم ، وإذا استطاع قتل اثنين يمكنه الزواج باثنتين أو هكذا حتى إذا استطاع قتل خمسين يمكنه التزوج من خمسين طبقا لعدد الجماجم . وجاءت أصول هذه العادة من الحقيقة بأن أهالى هذه الجزيرة يحاطون بالأعداء من كل جانب وأن من يثبت أنه الأشجع فى القتال هو الذى يستحق أقصى تقدير .

ولا تزال نياس حتى الآن تحتفظ بآثار قوية بثقافة المحارب غير العادى التى كان لها أبعد الأثر لدى البحارة العرب القدامى . ولا يزال الغموض يطوى أصل أهالى نياس ، ولكن قد يكون لهم صلة ما بالقبائل الجبلية فى بورما وأهالى ناجا فى شمال شرق الهند . وكيف وصلوا إلى مكان إقامتهم الحالى فى جزيرة نياس المغطاة بالغابات ؟ هذا مالم يكشف الستار عنه بعد ، ذلك أن أهالى نياس الحاليين ليسوا شعبا بحريا ونادرا مايستخدمون القوارب ولكنهم مزارعون .

ولكن قراهم مبنية لمواجهة الحرب ، فكل قرية مبنية على قمة جبل أو فى حضن سلسلة جبلية . وغالبا ماتسوى بعد جهد شديد لإعداد سطح مستو يصلح للبناء .

وإن أهم معالم كل قرية هو وجود شارع مركزى متسع مرصوف بأحجار مستوية ضخمة . وعلى جانبى الشارع توجد مساكن أهالى نياس مستقرة على جذوع أشجار ضخمة مثبتة فى الأرض كأنها دعامات . ويحتوى كل منزل على شرفة تشبه فى شكلها مؤخرة السفينة الشراعية الأسبانية المسماة الغليون ، وقيل إن بناة هذه المنازل هم من الأسرى . ولا شك أن هذا العمل تطلب جهدا كبيرا لنقل كتل الأخشاب التى أقيمت عليها البيوت والدعامات التى يستند عليها سقوفها التى كانت تعلو فى منازل كبار القوم حوالى ٤٥ قدما فوق الأرض .

وتفتقد هذه المنازل المداخن ، لذا فإن أجزاءها الداخلية أخذت لون الدخان الأسود بمرور الوقت . وعند تشغيل النيران للطهى تبدو السقوف وكأنها تفرز شعاعا رفيعا من الدخان الرمادى ، وخارج البيوت توجد كتل حجرية ضخمة رمادية اللون تستخدم كمقاعد

مفردة أو زوجية أو مناضد أو منصات للخطابه فى أثناء اجتماعات الأهالى . ونحت على بعضها نقوش بينما البعض الآخر نقشت عليه رسوم حيوانات أسطورية يقال إنها تمثل أرواح الحماية التى تحرس القرية .

وتربط هذه البيوت مع بعضها من الداخل على طول الشارع . فإذا قام الأعداء بهجوم استطاع المدافعون الانتقال من بيت إلى بيت آخر دون التعرض للرماح والحراب . أما المواقع فوق قمم الجبال فكان من الصعوبة شن هجوم عليها ، بالرغم من أنها غير مريحة لسكانها .

وكان على النساء أن يهبطن مئات ومئات من الدرجات المنحوتة فى الصخر حتى يصلن إلى آبار الماء ثم يصعدن حاملات أنابيب من الخيزران مليئة بالماء . ويقوم الرجال بنفس هذه الرحلة يوميا كل صباح للذهاب إلى أشغالهم فى الحقول والحدائق فى المناطق المنخفضة ثم يصعدون هذه الدرجات فى المساء عند عودتهم من أعمالهم .

ويحمل الرجال سيوفا حديدية قصيرة ثقيلة مقوسة تستخدم فى قطع الأشجار أو للدفاع عن النفس . وإذا صادف أحدهم مجموعة تطارد خنزيرا بريا فإن الأهالى يتسلحون بحراب حديدية طول كل منها سبعة أقدام لصيد الخنازير ذات سن حاد كأنه حد الموسى . ويهجم الأهالى على الخنازير فى شجاعة وهم يحيطون أعناقهم بعقود من أنياب الخنازير رمزا لقوتهم ويؤدون رقصة الحرب التى كان الغرض منها بث الخوف فى صفوف الأعداء ، ويضعون أقنعة فوق وجوههم ويرتدون ملابس غريبة الشكل مبطنة بألياف من نخيل جوز الهند ومزركشة بعناقيد من أنياب الخنازير ، ويؤدون بحركات مختلفة ويقومون بمناورات عسكرية .

وكانت الإغارات والإغارات المضادة واصطياد الرؤوس هى الأدلة على الرجولة . لذلك ففى الشارع الرئيسى لكل قرية من قرى نياس توجد منصة يتدرب عليها صغار المحاربين ، ويوجد حائط من الأحجار بارتفاع عشرة أقدام يمثل خط الدفاع عن قرية معادية . ويتسابق الصبية واحدا وراء الآخر فى الشارع وينطلقون بشكل دراماتيكى فوق الحاجز الحجرى ويهبطون وخناجرهم معدة .

وقد أمدتنا سومطرة كذلك بتفسير لمغامرة أخرى من مغامرات السندباد البحرى ، هى مغامرة عجوز البحر . وطبقا لما جاء فى ألف ليلة وليلة وجد السندباد البحرى نفسه فى أرض تغطيها غابة غنية تبعث على البهجة بما تحتويه من أشجار الفاكهة والزهور .

وصادف السندباد رجلا متقدما فى السن جالسا بجوار جدول مائى ، ولم يتكلم العجوز ولكنه أتى بإشارات تدل على رغبته فى عبور الجدول . ولكى يتفضل عليه بخدمة حمل السندباد العجوز على كتفيه وخاض فى الماء فى طريقه إلى الشاطىء المقابل . ولكنه عندما انحنى لكى يهبط العجوز بعد وصولهما ، إذا به يرفض الهبوط بل إنه فجأة شد رجليه بقوة حول عنق السندباد حتى قارب على الاغماء . وإذ تطلع السندباد إلى رجلى العجوز أصابه الرعب إذ رأى ساقى حيوان وحشى يغطيهما جلد أسود خشن . وأخذ هذا الحيوان يضرب على رأس السندباد وظهره وكأنه حيوان للحمل ، وأرغمه على المسير فى الغابة حاملا إياه ، وقد أمكنه اقتطاف فواكه برية ليأكلها . وكلما حاول السندباد الحصول على شىء من الراحة أو أن يهرب من هذا الحيوان كان ذلك المخلوق يرفسه ويرغمه على الطاعة .

وأخير وبعد مضى عدة أيام فى هذه المأساة ، وضع السندباد

بعض الفاكهة البرية فى ثمرة من القرع العسلى وتركها تتخمر وأخذ يشرب منها ليخفف من متاعبه . وعندما شاهده العجوز فى حالة انتعاش خطف منه المشروب واحتساه . وأعطاه السندباد المزيد من المشروب . إلى أن أصبح فى حالة سكر شديد وأخذ يترنح ويتمايل وخفف من قبضته وقبضة رجليه عن عنق السندباد وسرعان ماانتهز السندباد هذه الفرصة وألقى بذلك المخلوق الذى أسكره المشروب المسكر إلى الأرض . وإذ بقى هكذا عاجزا عن الحركة التقط السندباد حجرا وألقاه على رأس عجوز البحر فقتله .

وقد يكون عجوز البحر هذا هو من وجهة نظر عربية قديمة أحد أفراد القردة العليا الأورانج أوتان لأن هذه العادات تتفق تماما مع الأوصاف التى أطلقت على عجوز البحر ، ومظهره كشخص عجوز حكيم ، والجلد الأسود الخشن الذى يغطى ساقيه وطعامه الذى يجمعه من أشجار الغابة .

وقد روى البحارة العرب الكثير عن أحوال حيوانات عجيبة فى سومطرة والببغاوات ذات الألوان الزاهية الكثيرة والتى تنطق كالإنسان ، والحيوان وحيد القرن السومطرى ، والخنزير الاستوائى (التابير) ويبدو أن الأورانج اوتان سلالة خاصة بإنسان لا ينطق ، ولا يزيد غرابة عن كثير من أفراد القبائل المتوحشه ولا شك أن أهالى سومطرة يؤيدون هذا الاعتقاد الخاطىء . ففى هذه القرى المنعزلة داخل الغابات فى سومطرة لا يزال الاورانج أوتان يعد نوعا من السلالات البشرية الخطرة والتى يجب تحاشيها بأى ثمن ، وهى مختلفة تمام الاختلاف عن القرد الجبان الذى نعرفه .

الفصل الحادى عشر

مضيق ملقــا

أبحرت صحار من سابانج وقد استبدلت قطعة جديدة فى قماش شراع الصارى الرئيسى بالقطعة القديمة . وكان البحارة قد جاسوا فى الغابة بحثا عن شجرة ملائمة وقطعوها وجذبوها إلى أن وصلت إلى الشاطىء وهناك أزيل اللحاء وشذب الخشب . وهكذا أمكن تجهيز السارية وجددت .

وبدأنا المسير نحو مضيق ملقا الذى كان العرب يطلقون عليه بحر سلاحت (Sea of Salahit) ، وهو البحر الخامس فى سلسلة البحار بين شبه جزيرة العرب والصين ، وللإبحار فيه كان العرب يمرون فى مملكة المهراجا الأعظم الواقعة على الجانب الأيمن وميناء كالا ، وقد يكون اسمه الحديث كداه Kedah على الجانب الأيسر وكان العرب يتاجرون مع كالا فى مادة الصفيح والأخشاب الثمينة والحديد قبل أن يحملوا شحناتهم نحو بحر الصين .

والآن وعلى نفس الطريق فقد صممت على أنه من الأفضل إبقاء صحار بالقرب من شاطىء سومطرة فالرياح فى مضيق ملقا مشهورة بالتقلب ، إذ أنها قد تهب من كل الاتجاهات ، ولكنها فى الصيف تكثر من الجنوب وبذلك فإنها قد تعاكس صحار فى سيرها .

وتبعا للرياح فإن التيار يقوم بدور مماثل فى المضيق . وكان أفضل طريق لاجتياز المضيق - كما بدالى - أن أستخدم مزيجا من المد مع الاقتراب من اليابس واستغلال النسيم البحرى حتى نقود السفينة نحو الجنوب .

وهكذا أخذت صحار تشق طريقها فى منطقة ساحرة تختلف تماما عن ذلك الجزء من المحيط بمياهه الزرقاء ما بين سيريلانكا وسومطرة . والتزمنا الملاحة قرب اليابس الذى بدا كجزء من شاطىء الجزيرة الاستوائيه المزدهرة . وكان سرعة السفينة معتدلة وتقدمنا مطردا ، نقطع ما بين ثلاثين إلى خمسين ميلا فى اليوم تبعا للظروف . وغالبا كنا نبحر فى هدوء ، وأحيانا تواجهنا الرياح أو التيار المضاد ، وفى مثل هذه الحالات كنا نستخدم مرساة بسلسلة طولها ٦٠ قامة (القامة ٦ أقدام) نلقى بها فى الماء وتتوقف عن الحركة حتى يتغير المد أو تهب رياح مواتية لنا .

تركنا سابانج فى السابع من شهر مايو بتأخير فى آخر لحظة إذ اضطررنا إلى سد الكثير من الثقوب فى جسم صحار ، التى مر عليها الآن أربعة أشهر فى الماء دون أن نتنبه إلى ما هو تحت سطح الماء من أجزاء ، ومن المتعذر اجتناب ما كان يحدث عند جذب السفينة فى المحيط الهندى وتغيير الاتجاهات وثنى الأخشاب والألواح الخشبية فى البحر مما أفضى إلى وجود شقوق بين الألواح . وبالرغم من أنها كانت لا تستحق اهتماما بالغا إلا أنها كانت مصدر إزعاج إذ اقتضى الأمر ضخ المياه التى كانت ترتفع حوالى قدم واحد كل ثلاث أو أربع ساعات .

وكانت المشكلة الكبرى وجود شق بين العارضة الرئيسية واللوح الأول من قاع صحار . واستطاع أحد الغواصين سد ذلك

الشق وانقطع انسياب الماء . وكان قلقى الوحيد وجود سرطان البحر الجائع دائما ويسافر معنا متطفلا ، وكان يتغذى على المادة الدسمة التى استخدمت فى سد الشق .

وفى يوم ١٤ مايو أخذنا وجهتنا على طول ساحل سومطر الشمالى واتجهنا صوب المضيق مع الحرص على ملازمة الشاطىء وانتهت سلسلة الجبال التى كنا نسير فى خط موازٍ لها إلى أرض سبخ منخفضة . وكنا نشاهد فى الليل اللهب المتوهج الناتج من احترا بترول سومطرة .

وكانت قوارب الصيد الصغيرة التى تعمل بالآلات تتناثر أمام القرى على طول الشاطىء ، ويطرح الصيادون شباكهم فى الممر ، ويقذفون . كتلا ضخمة من سعف النخيل فى الماء فى انتظار تجمع الأسماك حولها ، وهنا يحيط الصيادون الأسماك بشباك رقيقة ويمسكون بها . وكانت هذه القوارب تدور حولنا لمشاهدة هذا المشهد الغريب : سفينة عربية شراعية تشق طريقها بحذر وببطء فى هذه المياه . وانتهزنا الفرصة وأشرنا إليهم للحصول على بعض الأسماك وحصلنا على أربعين سمكة للعشاء مقابل مبلغ زهيد .

ومياه المضيق أشبه بالحساء الثقيل الدسم الغليظ القوام وقد تلونت المياه بالطمى الذى تقذفه الأنهار المنحدرة من وسط سومطرة وكانت الكتل الخشبية وجذوع النخيل وكل مايسبح فى الماء يدور ويلف فى مياه المد . وكنا نشاهد مجموعات من الدرافيل . وفى أحد الأيام شاهدنا حوتا بظهره المحدب يسبح بالقرب منا ليشاهد هذه السفينة الهادئة قبل أن يغوص فى الماء فى دوامة كبيرة من الماء المعتم ، وشاهدنا زعنفة غريبة الشكل على هيئة المنجل رقيقة مقوسة يصعب رؤيتها ، وأخذت تدور حول السفينة ساعتين .

وكان اندرو يسجل أعداد ثعابين الماء بينما كان ديك يسجل الأعداد اليومية من الحيوانات البحرية القشرية الجديدة والتى تظهر على حبل النجاة ، وأعلن أن حوالى ١٠٠ أو ١٥٠ يرقة قد ثبتت نفسها إلى الحبل يوميا . وإذا قارنا هذا العدد بما كان يثبت يوميا ونحن فى المحيط الهندى أى مالا يزيد عن ٢٠ يرقة فى اليوم ، فإن ذلك يدل على أن مياه مضيق ملقا تعد الموطن الأصلى لتربية العديد من السلالات البحرية الموجودة فى المحيط الهادى والمحيط الهندى .

وبعد ظهر أحد الأيام ، وقف ريتشارد المصور على ظهر السفينة وبيده طائرة ورقية اقترح استخدامها لرفع آلة تصوير عاليا حتى يتمكن من التقاط صور جوية للسفينة . وعندما بدأ فى إعداد الطائره وقف جميع البحارة على أطراف أصابعهم بهدوء وانتظام فى انتظار التقاط الصور وبداية فاصل من المرح . وعندما انتهى ريتشارد من إعداد الطائرة الورقية ، وهو غير شاعر بزملائه ، ارتقى فوق الجزء الأيمن من المغسلة التى انتقاها لأخذ الصور ، لكن الشراع على صارى المؤخرة اهتز بشدة وقذف بقبعة ريتشارد المصنوعة من القشبة بعيدا . وحاول ريتشارد الامساك بالقبعة ، ولكن لم يلحق بها بين ضحكات البحارة الخافقة .

وثبت ريتشارد لفة كبيرة من الخيط النايلون الرفيع القوى بالطائرة الورقية بعقدة ضعيفة يسهل حلها مما أثار البسمة على وجوه البحارة ثم وقف وقذف بالطائرة الورقية فوق حافة السفينة ، وهز الخيط وبدأت الطائرة تسبح فى الهواء . لكن ريتشارد أخطأ فى تقدير قوة الرياح فقد كانت أقوى كثيرا مما قدرها . وأخذت الطائرة تعلو بسرعة وتجذب الخيط من خلال أصابعه بشدة إلى أن أصابت أصابعه بالجروح . وصاح ريتشارد من الألم . وبدا كأنه يرقص رقصة الرومبا

فوق المغسلة ناقلا الحبل من يد إلى يد ومحاولا التمسك به وألا يفلت م
بين أصابعه ، وإنزلق مئزره وقارب الإنزلاق تماما . وكان البحار
يشاهدون ما يدور فى مرح .

وأخذ الخيط ينسحب والطائرة تبتعد عن ريتشارد الذى است
فى حالة الاهتزاز وكأنه يؤدى الرقص أو كأنه أحد العرائ
المتحركة . وأفلت الخيط من بين يديه إذ أنه نسى أن يثبت نهايتها
وهكذا انطلقت الطائرة الورقية الصفراء اللون فوق رؤوسنا دون عائ
فى اتجاه سومطرة بينما كان ريتشارد يحملق فى أسى .

ولكن ريتشارد لم يستسلم للفشل إذ كان لديه طائرة ورقية أخرى ، وهبط لاحضارها ، وفى هذه المحاولة الثانية ظهر ومعه زوج من القفازات الجلدية خصيصا لحماية يديه من تأثير الخيط ولا شك أنه كان قد أحضر بضعة قفازات معه ، ولكنه لم يستعمل واحدا منها فى المحاولة الأولى . والآن وقد ارتدى القفاز فإنه بدا أشبه ما يكون بالأرنب الأبيض فى قصة أليس فى بلاد العجائب .

وأطلق طائرته الثانية ونجح فى هذه المحاولة ، وارتفعت الطائرة عاليا فى ثبات واستقرار وحلقت فوق السفينة . وبنظرة استحسان عميقة ذهب ريتشارد لتثبيت آلة التصوير فى ضبط الطائرة . وكان تثبيت الآلة أمرا بالغ الصعوبة . وقد وضعها فى البداية فى كيس من النايلون ، ثم دس الكيس فى صندوق خفيف من الخشب أشبه بالمهد الصغير ، وثبت بالون هوائيا بالمهد على أساس أن يكون هذا المهد كأنه صدار النجاة إذا ما سقط هذا التجمع بأسره فى الماء . واستغرقت هذه الاستعدادات نصف ساعة أو عندما أصبح كل شيء معدا للتصوير حان الوقت كذلك لكى تستدير السفينة بحيث يبتعد مقدمتها عن الرياح .

طلبت من ريتشارد أنه من المستحسن إنزال الطائرة وقلت له : « إننا سنقوم باستدارة السفينة ، وسوف يعوق الصارى القريب من المؤخرة الطائرة ، وتستطيع إطلاقها فيما بعد لالتقاط ماتريد من الصور » .

وذهب ريتشارد لملاحظة الطائرة ، ولم أعد أفكر فى الأمر .

وبدأنا فى عملية استدارة صحار ، وفى منتصف محاولتنا رنوت ببصرى وشاهدت الطائرة الورقية لا تزال طائرة فى الجو ، ولدهشتى وجدت ريتشارد بدلا من جذب الطائرة قريبا من صحار فإنه تركها تطير وارتفعت حوالى ٢٠ قدما على الجانب المحجوب عن الرياح حيث أنها لابد أن تتشابك مع الشراع . وأدرك ريتشارد خطأه فى لحظة ، وبصرخة مختنقة أخذ يجرى محاولا فك الخيط قبل أن يطيح به الصارى وحاول ربط الخيط بعقدة ولكنه لم يستجب له فى عناد ، فنزع قفازه وقذف به إلى ظهر السفينة واستمر فى ربط العقدة . وبدأ الصارى يدور فوق السفينة . ولكى يتخلص ريتشارد من المأزق رأى أن يقطع الخيط ، وأخذ يتحسس بارتباك المطواة المثبتة فى حزامه وقطع حبل الطائرة ، ولكنه أخطأ إذ ظن أنه قطع بين العقدة والطائرة والواقع أنه قطع حبل الطائرة . وهكذا وجدت الطائرة نفسها دون رباط فجذبت الخيط هاربة إلى الحرية ، وسقط باقى الحبل على ظهر السفينة .

وكانت صحار تسير باتجاه الرياح مباشرة لذلك فإن الخيط الذى يربط الطائرة انزلق على ظهر السفينة بسرعة أكبر قليلا من سرعة ريتشارد الذى تعثر وهو يجرى باذلا كل جهده للامساك بالخيط الذى كان يتراقص فى الهواء بعيدا عن قبضة ريتشارد وزلت قدماه وقام سريعا ولم يستطع الامساك به وسرعان ما اختفى ، ولدهشة الجميع

صعد على الصارى ونظر حوله فى يأس ثم قفز خلف الطائرة فى تخبط إلى الماء . فصحت بصوت عالٍ مناديا ريتشارد أن يعود وصرخت اقذفواله حبلا ، اجذبوه إلى السفينة بسرعة . وكانت صحار تنزلق فوق الماء وسرعان مامرت بريتشارد وهو يتقلب بعيدا بطريقة عشوائية ، وأصبح موازيا لمنتصف السفينة ، وقذف له البحارة حبلا تعلق به وجذبوه إلى ظهر صحار وهو يقطر ماء وواهن العزيمة يلاحق طائرته الضائعة بنظرة مكتئبة .

وصاح أحد البحارة « هذه هى » وكان يشير إلى طوف أصفر مثقل بالماء خلف صحار مباشرة .

وقلت لاندرو ، إنك أفضل السباحين ، تقدم واربط الطائرة بخيط ولا تحاول السباحة مع الطائرة فإنك لن تستطيع .

وقفز اندرو فى الماء وخلفه حبل واستطاع استعادة لعبة ريتشارد الذى فرح باسترجاعها . وكم شعرنا بالراحة عندما حطمها تماما فى اليوم التالى عندما غاصت فى الماء بينما كانت صحار تسير بسرعة سبعة عقد ، وتحطمت الطائرة إلى أجزاء صغيرة .

وكان التصاقنا بالقرب من شاطىء سومطرة بهدف الاستفادة من أى رياح ، ولكن هذا القرب من الشاطىء كان مصدر لحظات من الاثارة ، فعلى يميننا إلى مسافة بعيدة كنا نشاهد السحب وهى تغطى الجبال التى تعلو فوق السهل الفسيح المرتفع . وكان الهواء يحمل دفئا استوائيا ثقيلا وتهديدا أو إنذارا لنا .

وكنا فى فترات الصباح نسير ببطء شديد إذ كان المد معاكسا لنا ، وقد ألقينا المرساة . أما فى فترات بعد الظهيرة فإن الهواء غير

المستقر فوق سومطرة يسخن وتأخذ السحب فى الارتفاع ، ويبدو الأفق الغربى ملبدا بالسحب الكثيفة وينهمر المطر الاستوائى على منحدرات الجبال وكنا نستمع للرعد عبر المستنقعات .

وبالقرب من نهاية فترة مابعد الظهيرة كان الرعد يزداد شدة وتكرارا وتبدأ ومضات البرق فوق الجبال ، وكانت بعض الومضات قوية تستمر عدة لحظات خلف الجبال فكانت تبدو للناظرين كأنها صور ظلية . ولا نلبث أن تلحق بنا الرياح والأمطار قبل الغسق ، وكنا نسحب المرساة ويشترك جميع البحارة فى العمل وهم يغنون ويضربون ظهر صحار بقوة وكانت ملابسهم المبلله قد التصقت بأجسامهم ويبدو عليهم النشاط وقد انتشرت الأشرعة وثبتت فى مكانها حيث تنزلق السفينة على سطح الماء .

وفى فترة الليل كانت الأمطار العاصفة تكتسح ظهر السفينة ويتحول كل شىء إلى إظلام دامس وصوت المطر الاستوائى يشبه حفيف الأفاعى وتندفع صحار إلى الأمام ، ويحتمى الحارس الليلى تحت قماش مشمع بجانب العمود الضخم المنبثق من مقدم السفينة وهو ينظر شذرا فى الظلام لعله يعثر على قوارب صيد أو خط الزبد الذى يشير إلى وجود شاطىء طينى قريب .

وكنا خلال العاصفة الرعدية نبحر خلال منطقة معتمة إلى حد لا يصدق ، ودفعات البرق تتلوى وينعكس صداها داخل السحب ، وكثيرا ما كان البرق يصطدم بمياه البحر إلى جانبنا ، وكان مصدر ازعاج بالغ ، ثم يتفجر فوق رؤوسنا وكأنه صادر من نيران مدفعية . وكان ذلك يحدث أحيانا على مقربة جدا منا مما ينتج عنه صوت كأنه سوط ضخم ، ويبدو الرعد كانفجار قذائف أو أجزاء لامعة تطير محدثة أزيزا

فوق السفينة فى سرعة فائقة إلى حد أن المرء يظن أن صاروخا أطلق على ظهر السفينة .

وكانت مهمة الحارس الليلى حيوية جدا . وكان المد يدفع صحار نحو الشاطىء ، كذلك كانت الرياح تساعدها على الانزلاق السريع . وكان الشاطىء المنخفض الملىء بالمستنقعات ينحدر فى رقة إلى أن يصل إلى مياه البحر . وكان الغرين الذى تحمله النهرات يتجمع فى شاطىء طينى ملىء بالممرات المتشابكة وحواجز رملية كان المد يغطيها ثم ينحسر عنها فى تيارات ودوامات .

وكانت بعض الأجزاء من ذلك الشاطىء غير واردة فى الخرائط . ذلك لأنها كانت تغير مواقعها بسرعة . ولم يكن هناك وقت للقيام بمناورات حول أى عائق يعترض طريق صحار ، وكانت كل لحظة تمر بنا لها قيمتها . كانت هناك مخاطر كثيرة ، قوارب الصيد ، وشباك الصيد المنتشرة فى أماكن المد ، وكان أهم المخاطر جميعا بيوت الصيد التى بناها أهالى سومطرة على الشواطىء الطينية .

كانت بيوت الصيد صلبة البنيان تقوم على أعمدة ضخمة ، مرتفعة عن سطح البحر ، وبها باب سحرى يمكن من خلاله وضع شباك الصيد فتنزلق فى الماء أو أن يضع الصيادون العديد من الصنارات لصيد الأسماك . ولحماية الأهالى من المناخ الاستوائى تبنى سقيفة على قمة رصيف منبسط . ويبلغ حجم هذه السقيفة فى بعض الأحيان حجم منزل صغير ، ولذلك كان البناء قويا ليستمر طويلا . ولحسن الحظ كان الصيادون يضيئون أنوارا باهرة لجذب الأسماك إلى مناطق الضوء ، فكانت هذه الأضواء مرشدا لنا بوجود العوائق .

ولم يكن من السهل دائما أن نستطيع التفرقة بين ضوء صادر

من قارب والأضواء التى تحدد الشاطىء الطينى وما عليه من أكواخ . الصيد .

وهكذا كانت مهمة الحارس الليلى إلى جانب استجابة الرقيب سريعا على ظهر السفينة مهمة جدا ، إذ قد تندفع صحار محطمة سلسلة الأضواء . وكان رئيس المراقبين يستدعينى فى بعض الأحيان لنحملق فى الأضواء التى نقترب منها فى سرعة . وهل نبحر من حولها أم نبحر من داخلها ؟ وكم هى سرعة المد ؟ وما هو مقدار انحراف السفينة ؟

كان هناك سيل من الأسئلة يتسابق فى ذهنى وكان القرار هو الحاجة الماسة إلى الحركة السريعة من القائمين على شئون الصوارى . وعندما يأزف وقت تغيير اتجاه السفينة تسرع الأقدام ويسمع صوت إبعاد الأغطية ويتردد لفظ « خففف ، خففف » . ويسحب الشراع الصارى الرئيسى بهدوء . وكان صالح أو عبدالله يعدو رافعا الشراع الرئيسى إلى مكانه الجديد . وقد نسمع صوت تمزق فى الشراع عندما يأخذ الصارى وضعه الجديد ، وتصدر صرخات وتضرعات تنادى « ياالله ، ياالله » حتى يستقر الصارى فى موضعه ، ثم تصدر صيحة أخرى أسرع ؟ وتدور صحار فى طريقها الجديد .

كان ذلك أمرا مخالفا لما كنا نعمله من محاولاتنا تلمس الطريق بعد أن تركنا مسقط . وكان معظم البحارة جددا على هذا النوع من العمل . أما الآن فإن فى إمكاننا تغيير وجهتنا فى أقل من عشر دقائق ، وتحت رياح قوية فى أكثر الأوقات إظلاما . وبالرغم من ذلك كانت دقات قلبى تسرع غالبا إذا انزلقت صحار مرة واحدة فإنها سوف تندفع بعنف نحو بيت من بيوت الأسماك وتجد نفسها بين الصيوارى ،

وحطام السفن ، أو أن يلتف الشراع حول الصارى ونفقد القدرة على على التحكم فى مسيرتنا .

ولكن لحسن الحظ لم يحدث شيء من ذلك .. ولكننا اقتربنا جدا من أحد هذه البيوت أو الأكواخ وأخذت أتصور ماورد على أذهان صيادى السمك السومطريين عندما يشاهدون سفينة عملاقة تمر بهم ، وقد يظهر لهم خلال الظلام خيال غريب لسفينة عربية من طراز بوم بصواريها المثلثة الشكل التى تشبه الوطواط . سفينة ساكنة تماما فيما عدا الأصوات التى تصدر عن حبالها وصوت جسمها وهى تندفع فى الماء .

وقد يبدو الظهور الغريب لصحار بمقدمتها التى ينبثق منها عمود ضخم واتجاهها نحو بيوت الصيادين فإن المشهد يشير إلى قرب حدوث صدام عنيف . ويبدو أن شكل السفينة يتغير عندما تريد أن تتفادى الصدام ، وتمر دون أن تبدى أى إشارة ، وكما حدث أنها ظهرت فجأة فإنها تختفى فجأة فى طيات الليل المظلم . وكان من غير المحتمل وجود سفينة عربية تعمل فى هذه المياه ، كما يذكر البعض ، لذا فإن تأثيرها على الصيادين السومطريين كان مرعبا .

وإن أكثر أجزاء المضيق خطورة قناة يطلق عليها ، رمال الجنوب ، وهى منطقة لا تسمح بالملاحة فيها إذ أن المسطحات الضحلة المائية على الجانبين الملاوى والسومطرى تمتد فى المضيق غير تاركة سوى قناة ضيقة جدا بينهما ، ومن خلال هذه القناة كان من المفروض أن تمر جميع السفن الصاعدة والهابطة . وهنا اضطرت صحار إلى الابتعاد عن شاطىء سومطرة والاتجاه صوب شاطىء الملايو لضمان

عدم الوقوع فى مخاطر المسطحات المائية الضحلة والشواطىء الطينية على الجانب السومطرى .

وكانت مناورة استطاع البحارة العرب الأولون ممارستها بنجاح ، وقد نبه البحار العمانى أحمد بن ماجد إلى مخاطر ممر الرمال الجنوبية ، وذلك فى القرن الخامس عشر . وكان من الأمور الداعية إلى السخرية أن «مال الجنوب» ، هى الموقع الوحيد الذى اقتربت فيه صحار للالتصاق بالأرض على طول الرحلة إلى الصين .

وقد حدث ذلك فى الليل ، إذ كنا نحاول الانحدار نحو الممر الضيق المحدود ، ونحن فى حالة انتباه تام لتفادى السفن الضخمة عندما تهب علينا الرياح المتقلبة . وكان خميس الشرطى يتولى رئاسة مجموعة الحراس فصاح مناديا لى بأن الطريق إلى الجنوب الغربى ، كما خطر . فى ذهنى ، وكان طريقا خاطئا تماما إذ أنه كان يقودنا إلى الرمال . فطلبت منه سبر غور الماء ومالبث الحبل أن توقف وصاح خميس صيحة حادة « أربع قامات » .

ياالهى ، إننا أصبحنا على طرف الرمال .. وكان الشاطىء فى هذه المنطقة شديد الانحدار ، فإذا هبت رياح هوجاء فإنها تسحق السفينة إلى أجزاء صغيرة فى عدة ثوانى . ولم يكن هناك وقت للاستدارة إذ كانت الرياح مستمرة فى تغيير وجهتها .

وطلبت من البحارة إلقاء المرساة ، وبدت اللحظات كأنها دهر ، وجرى بحار ليقطع الحبل المثبت للمرساة ، وكانت صحار تشق طريقها فى مياه لا ترحم . وأصبح اتجاه الرياح خلف السفينة وانعدم تأثير الدفة ، ودفعت الرياح السفينة إلى حافة الرمال وانزلقت المرساة التى لم تستغرق سوى ثانيتين ووصلت إلى القاع واتخذت لها موقعا

ملائما . وطلبت إنزال المرساة الرئيسية ، وقفز الرجال لاعدادها ثم ألقوا بها فى الماء . وطلبت من توم معرفة مدى العمق فأخبرنى أنه أربع قامات وأضاف بعد برهة إنه ثلاث قامات ونصف قامة .

وهكذا أصبحنا الآن على حافة الشاطىء ، وطلبت من ديك الانتظار حتى نتبين مدى مايقوم به المد .

وتجمع البحارة جميعا منتظرين فى قلق بالغ .. وكانت الرياح تستجمع قوتها ، وتغير صوت المياه من حولنا ، فبدلا من الدمدمة العميقة للأمواج بدأنا نستمع إلى صوت الأمواج الخفيفة فى المسطحات المائية القريبة وإذا زادت سرعة الرياح كنا نستمع إلى الموجات المتكسرة على الصخور .

وبعد انقضاء عشرين دقيقة فحصت الحبل ووجدت أن صحار فقدت ثلاث قامات من الماء تحتها ، وسواء كان المد ينحسر أو أن المراسى كانت تنسحب فإن صحار قد وصلت إلى الرمال ، واتخذت زاوية غير مطمئنة وكانت مقدمتها فى اتجاه الرياح بينما المرساتين تنسحبان خلفها .

كانت الأوضاع كلها لا تبعث على أى اطمئنان . وتطلب الأمر اتخاذ إجراءات سريعة على شكل طوارىء . وكان من الطبيعى عدم استخدام مرساة كبيرة ثقيلة فى زورق صغير ليلا ، فإن ذلك يعرضه للانقلاب وأن يسحب المرء ويغرق إذا وقعت ساقه أو يده بين السلاسل . وكان من الصعوبة كذلك استدعاء نجدة إنقاذ فى ذلك الظلام الحالك ، لكن لم يكن هناك مخرج آخر . كان علينا أن نسحب صحار من الرمال بأسرع مايمكن مع بذل كل جهد .

وقلت لبيتر : « أرجو أن تأخذ الزورق المطاطى مع من تختار من البحارة للتعرف على عمق المياه حول السفينة » . وسرعان ما اختفى ف ظلام بيتر دوبس ، وتيم ريدمان ، وبيتر هانام فى القارب المصطى ، وأضاءوا مصباحا وأخذوا يقيسون عمق المياه .. وكان الموقع الذى توقفت عنده صحار هو أكثر الأماكن عمقا فى هذه المنطقة الرملية ، ووجدوا الماء عميقا مع الأمان ، وكان علينا أن نرمى مرساة فى ذلك الاتجاه .

وعاد البحارة وبدأنا المهمة الصعبة الخطرة ، أن نسّحب السفينة بوساطة الحبال ، ورفعنا الحبال من إحدى المراسى وغيرنا الاتجاه واستعدنا المرساة الأخرى .

وتدريجيا استطاع البحارة البواسل سحب صحار من منطقة الخطر وأنزلنا المرساة مرتين بعد ذلك وتأكدنا أن صحار تعوم دون عوائق . وكان قاع القناة عميقا إذ أننا بعد تحركنا ٦٥ ياردة فقط وصلنا إلى عمق ٢٠ قامة ، وأصبحت صحار سالمة بقية تلك الليلة .

وفى فترة وجود أحمد بن ماجد كان العرب قد أسسوا شبكة تجارية فى طول الأرخبيل المتسع وعرضه فى جنوب شرق آسيا . وكانت سفن العمانيين وغيرهم من العرب تحمل التجارة إلى سومطرة ، وزاروا جاوة وتغلغلوا حتى بورنيو وجزيرة سلبيس . وكانت السفن العربية تجوب تلك الأنحاء باستمرار مستعينة بالرياح الموسمية للوصول إلى جزر اندونيسيا ثم تدور حول الأرخبيل مستخدمة الرياح . وكان من دواعى المتعة والتشويق أن سنغافورة كانت من بين الموانى التى أشار إليها ابن ماجد فى بيانه عن الموانى التجارية . وبذلك أصبحت ميناء للتجار العرب الذين جابوا البحار قبل أن يعمل سير ستامفورد رافلز على تطويرها .

وفى فترة ابن ماجد كانت ملقا أهم الموانى فى جميع أنحاء جنوب شرق آسيا . وكانت زيارتنا القصيرة دليلا على الموقع الملائم وأن تخطيط المدينة يدل على أنها كانت فى الذروة . وتقع ملقا على مقربة من الممر الذى يصل إلى ممر ملقا . وقد أرغمتنا المستنقعات على شاطىء سومطرة إلى أن نعبر إلى شواطىء الملايو ، وكان الاتجاه نحو الشاطىء المريح وإلى الخضرة الجذابة يصل بنا إلى مدينة ملقا بجبلها الواضح جدا .

وكانت الجزيرة الصغيرة تعد مأوى مريحا إذا كان المرء لا يريد . الوصول إلى مصب النهر ، ولا توجد صخور أو مساحات من المياه الضحلة تفوق القادم . وأبحرت صحار فى هدوء وبسرعة أربع عقد حتى وصلت إلى الميناء وألقت مرساها .

وأنزلنا القاربين المطاطين بعد نفخهما بالهواء وانطلقا صوب الشاطىء حيث كان البعض فى انتظارنا . كان هناك مسئولون مهندسين مرحبين ، وانتهت مراجعة أوراقنا بسرعة ، وأخبرتهم أننا لن نمكث طويلا وإنما لترميم السفينة فحسب .

وكان الشراء من الأسواق سهلا جدا وتقدم الزورقان فى النهر الضيق ، وشاهد البحارة بعض الزوارق التى تفرغ حمولتها من أجولة الفحم بين البيوت العينية الطراز المبنية بالقرميد الأحمر الجذاب والتى ازدحم بها الشاطىء على كلا الجانبين ، وتعطى المنطقة إحساسا بأنها البندقية الاستوائية .

وكان سوق ملقا مشيدا على ضفة النهر حيث تستطيع زوارق صيد السمك تفريغ حمولتها من الأسماك مباشرة إلى أكشاك البيع ، بينما تقوم زوارق أخرى بجلب الخضروات والفاكهة من الداخل . واشترك

زورقانا مع الزوارق الأخرى التى تجمعت حول السوق . وقد قوبل بحارة صحار بالبشر والترحاب . وأخذ أحد أصحاب القوارب سلسلة وجذب القاربين . ووصل البحارة إلى الشاطىء وكأنهم كانوا من مرتادى السوق منذ بداية حياتهم . وفى خلال نصف ساعة فحسب ظهر تيم ريدمان الصراف خلف كومة مكدسة من الأناناس وعش الغراب والخضروات المجففة ودجاجتين لم تذبحا بعد تقفان على السلع المشتراة .

ودعا مدير البنك المحلى ستة من البحارة لتناول غذاء صينيا مع عائلته . وقد ذهل المدير عندما التهم بحارة صحار مأدبة معدة لعشرين شخصا . وزادت دهشة المدير عندما علم أن ثلاثة من البحارة قد تناولوا طعام العشاء قبل حضورهم المأدبة .

وعدنا إلى السفينة ورفعنا المرساة على أن نبحر فى المضيق بعد ظهر اليوم التالى . وكان الجميع فى أفضل حالاتهم ماعدا الدجاجتين اللتين كانتا تتأملان بأسى وهما واقفتين على ظهر السفينة ، وربما كانتا على علم سابق بما سيفعله ابراهيم بهما .

وكان الجو ملائما تماما ووجدت صحار رياحا مواتية ، وأين ؟ فى منطقة كنا نعدها أكثر المناطق ازدحاما بالصعاب . وكانت الرياح معنا وهى تهب من جهة اليابس فدفعنا إلى التقدم فى طريقنا . وكانت كل الدلائل تدل على أن المضيق يضيق من حولنا ، وكان المد سريعا وقويا فى الأجزاء الضحلة ، وأن الطريقين اللذين تستخدمهما البواخر كانا مزدحمين ويزداد الازدحام كلما تقدمنا .

وقدرت أن صحار ستقطع المسافة ما بين ملقا وسنغافورة فى ثلاثة أيام ، ولكنها تمكنت من قطعها فى نصف هذا التقدير الزمنى ففى

الساعة الواحدة بعد منتصف اليوم التالى شاهدنا الأنوار تتلألأ وتضيء السماء وهى تحدث توهجا هائلا . كانت هى أضواء سنغافورة . وشاهد أول انبثاق للفجر سفينتنا وهى تبحر ، وقد امتلأت أشرعتها بالهواء فى مجرى المضيق ، وكانت العقبة الوحيدة أننا كنا نسير على عكس تدفق السفن .

وحاولت متلهفا مناداة مرشد سنغافورة بوساطة الراديو وأحذره بأن قباطنة السفن الضخمة ليس لهم أن يفزعوا إذا شاهدوا سفينة شراعية عربية مندفعة نحوهم بتأثير المد . ولكن لم يكن هناك أية أسباب للقلق ، فإن سنغافورة كانت فى انتظار صحار . وأن أكبر موانى العالم بما يزخر به من حركة السفن كل يوم قد سمع عن سفينة أبحرت من سلطنة عمان .

وأقبل زورق من زوارق الشرطة مسرعا وتبعه زورق آخر يحمل مسئولى الميناء . وتقدم شخص أنيق يحمل سمات مشتركة صينية وسنغافورية يرتدى زيا أبيض زاهيا ، وارتقى سلم السفينة ومعه جهاز الارسال والاستقبال (المذياع الصدرى) وخريطة كبيرة للميناء . وقال وهو يصافحنى إنه مرشد السفينة وأضاف إننى لاأعرف كيفية إرشاد هذه السفينة فهى تجربة جديدة أن ارتقى ظهر سفينة شراعية . وأرجو أن ترشدونى إلى ما يجب عمله ، ولا يساوركم القلق بأنكم اتبعتم الطريق المخالف وأنتم فى قناة المضيق . إننا نظن أن التعليمات لا تنطبق عليكم .

وهكذا تحت إشراف وأوامر كبير المرشدين مستخدما جهاز الارسال والاستقبال فإن صحار أبحرت فى عظمة بين مجموعة ضخمة من السفن المتجمعة فى سنغافوره ، ومرت بين صفوف من السفن

التجارية وتحيات الناقلات العملاقة وأرصفة شحن البترول وسفن تبريد الأطعمة ، وحيث حيتنا بإطلاق صفارتها عدة مرات شاحنة مرفوع عليها علم جمهورية الصين الشعبية المرصع بالنجوم الصفراء اللون وابتعدت ناقلة ضخمة مربعة الشكل عن طريقنا . ووصلنا إلى موضع إلقاء المرساة .

وكان المرشد قد أعد لنا مفاجأة وقال لنا لكم أن تقيموا هنا ما شاء لكم من وقت حتى يتم تجهيز السفينة . وإن حكومة سنغافورة قد رتبت لكم حفل إستقبال ، وإن سلطات الميناء تمنحكم مرساة خاصة .

وتزايد عدد الزوارق الخاصة بالشرطة ومسئولى الميناء ورجال التليفزيون الذين يعجز المرء عن مواجهتهم . كل ذلك لمصاحبة صحار إلى مكان رسوها . واحتشدت أعداد كبيرة من الأهالى على طول الرصيف وهم يحيون . وأخذت فرقة صينية فى الرقص على وقع طبلة كبيرة مع أصوات صادرة عن صنج ضخمة . كما كان هناك أسدان صينيان بأرجل آدمية .

وبينما نحن نثبت صحار قرب الرصيف ، تجمعت حولنا بعض فتيات الملايو يغنين أغنيات الترحيب التقليدية . وبدا الأمر بأن علينا أن نرد التحية . وعندما توقفت صحار فى مرساتها صعد جميع البحارة إلى ظهر السفينة وتبادلنا التحية بأصوات كورس نشط . وظهر من ابتسامات الجموع المحتشدة أن أهالى سنغافورة كانوا مبتهجين .

الفصل الثانى عشر

بحر الصين الجنوبى

لم يكن أمامنا الآن من رحلات العرب الأوائل إلى الصين سوى بحرين فحسب ، ولكنهما كانا فى التقديرات أسوأ البحار ملاحة . وعن هذين البحرين الأخيرين كتب الجغرافيون العرب أن المرء يصادف فيهما أعنف العواصف ، تلك العواصف التى يعجز الانسان عن وصفها . فهنا تقذف العاصفة الهوجاء بالسفينة إلى مقرها الأخير ، وتحيلها الأمواج العاتية إلى قطع صغيرة لتستقر فى قاع البحر .

وقد تستطيع السفينة إنقاذ نفسها بأن تمزق ساريتها ، أو أن تقذف بشحنتها إلى البحر ، ولكن فى جميع الحالات لم يكن هناك من منقذ سوى الله سبحانه وتعالى عندما تحول عنايته بين السفينة والنهاية المؤسفة .

وفى هذه المياه المضطربة كانت الشياطين السوداء تخرج من بين الأمواج وتمشى الهوينا على سطح السفن . وفى ذروة هياج أعتى العواصف يمكن مشاهدة ضوء واضح عاليا فى حبال الأشرعة والصوارى ، فإذا اتخذ هذا الضوء شكل طائر لامع ، كان ذلك علامة على أن السفينة لن تغرق .

وقد سألنى العمانيون عما إذا كان بحر الصين أسوأ البحار ،

وأخذوا يستفسرون عما إذا كان صدقا حقيقة القول بأنه من هنا يقابل المرء الطوفان على شكل رياح عاصفة . وقد أعتقدت أن كلمة طوفان مرادفة للكلمة الصينية تايفون ، (أى الاعصار الاستوائى فى بحر الصين) . وحاولت تهدئة روعهم .

وكانت النظرية الكلية من وراء برنامج الابحار حتى الآن أن نمكث فى المنطقة التى تتحدد فيها فصول الابحار كلما تقدمنا إلى الأمام . لذلك فقد غادرنا مسقط حالما بدأت الرياح الموسمية الشمالية الشرقية تستقر وتصبح ملائمة لنا . وغادرنا سيريلانكا وتحملنا التأخير الطويل فى منطقة الأوقيانوس الهادئة لكى نصل إلى سومطرة بمساعدة الرياح الموسمية الجنوبية الغربية ، واندفعنا إلى مضايق ملقا بمعونة النسيم الذى يهب من اليابس والبحر حتى نستطيع الوصول إلى بحر الصين الجنوبى فى أسرع وقت ممكن ، فإننا بذلك الوصول المبكر نأمل فى الاقلال إلى أقصى حد ممكن من مخاطرة الدخول فى مهب رياح التايفون ولكن لم يكن من المستطاع تجنب المخاطرة بأكملها . ذلك لأن رياح التايفون يمكن أن تهب فى أى فصل من فصول السنة ، ولكن فصلها الرئيسى يبدأ فى يوليو ثم تزيد ترددتها وتكرارها فتصل إلى الذروة فى سبتمبر أو أكتوبر .

وقد أثبتت صحار أنها سفينة متينة البنيان قوية الأساس ، وخامرنى الظن أن لديها الفرصة لتعبر رياح التايفون إذا ماأحسنت قيادتها ، ولكنها تجربة فضلت إلاأجربها .

وأبحرنا من سنغافورة يوم ١١ يونيو متجهين مباشرة إلى ساحل الصين ، ونحن عازمون على قطع المسافة فى أسرع وقت ممكن ، وكانت زيارتنا لسنغافورة طيبة ، فقد تجولنا فى شوارع المدينة ، ولقينا

ترحيبا حارا كريما سواء من جانب السلطات الحكومية أو من الأهالى : وفى مقابل ذلك رحبنا بأعداد كبيرة من الزوار على ظهر صحار على الرغم من أنهم صدموا بحالتنا المعيشية الصعبة .

ومما يثير الدهشة أنه لم يكن هناك عمل كثير يمكن أن نؤديه نحو السفينة . وحاول توم إعادة الحياة لجهازى الاذاعة ولكن الغاز الآسن أضر بالأجزاء الداخلية فى الجهازين وأصبحا غير صالحين بتاتا للعمل . ولكن أمكننا الحفاظ على المولد الصغير بالعنايةالفائقة . أماالمعدات الحديثة مثل المحركات الحديثة الخاصة بالزوارق المطاطية (خارج السفينة) فكانت فى أجود حالاتها ، إذ أنها كانت موضع عناية بيت دوبس وتيم ريدمان .

وعلى النقيض مما حدث لبعض المعدات الحديثة مثل جهازى الاذاعة ، كانت المعدات التقليدية فى حالة جيدة . وكنا باستمرار نعمل على تغيير حبال الأشرعة والصوارى حيثما نجد الحاجة ماسة لذلك الإجراء . كذلك كنا نلاحظ الألواح الخشبية ونجدد جهاز تعشيق التروس البالى ، وكانت الدفة معلقة بسلاسلها جيدا . وقام العمانيون بدهان جسم السفينة بطبقة زيتية لامعة . وهكذا بدت صحار رشيقة صالحة للابحار .

وكان موضع الضعف الذى تنبهت إليه هو الأشرعة والألواح فى قاع صحار بعد شهور من البلل المستمر ونزح المياه وتعريض الألواح للشمس كى تجف ، كذلك فإن الساريات وصلت إلى حالة سيئة . وقد أدت الأشرعة التى حيكت يدويا دورها تماما ، ولكنها الآن أصبحت فى حالة يرثى لها لطول فترة احتمالها . كذلك فإن صحار قضت فترة فى البحار ولم يوجه إليها الاهتمام وبخاصة ذلك الجزء من

جسمها المغمور بالمياه طوال ستة شهور ، لذا كان من الطبيعى أن يحدث تسرب بين الألواح الخشبية . وكان علينا أن نضخ الماء إلى الخارج مرتين يوميا . وغاص البعض أسفل السفينة واستطاعوا سد الثقوب ببعض الشحوم والقطن . ولكن كان علينا لكى يتم هذا العمل على مايرام أن نسحب صحار ونرفعها من الماء ونكسوها باليد بطبقة جديدة من الجير ودهن الشاه .

كانت الأيام الأربعة الأولى بعد مغادرة سنغافورة رائعة حقا . وكان البحر ممتازا بلونه الأزرق اللامع والأسماك الطيارة تتقافز حولنا . وكانت الرياح المعتدلة الدفيئة تهب بانتظام من الجنوب ، والسماء صافية أحيانا مرصعة بقطع من السحب البيضاء كأنها من القطن والصوف أحيانا أخرى ، وصحار تتقدم فى سهولة وبساطة ميلا وراء ميل فى ظروف ملائمة جدا . وكنا نقطع يوميا ما بين ٩٠ ميلا ، ١٠٠ ميل دون أن نلمس الأشرعة تقريبا . وبقيت الساريات دون تغيير فى اتجاهها وينحدر منها نسيم بارد على ظهر صحار .

وكان جميع البحارة فى حالة استرخاء وثقة بالنفس مع الحزم . وأخبرنى جمعه أن هذه الظروف المثالية تشبه ما كان يحدث عند الابحار من عمان إلى زنجبار للاتجار مع افريقيا . يوما بعد يوم فى جو لطيف معتدل ورياح مواتية ، ولم يكن هناك مايشغل البحارة سوى الاسترخاء ، ولم تكن هناك حاجة لتغيير وجهة السفينة على طول المسافة من عمان حتى الاقتراب من ساحل افريقيا . وأضاف وهو يبتسم « أما الابحار إلى الصين فكان أمرا مختلفا ، إذ يستطيع المرء الابحار عشرين مرة إلى زنجبار دون أن يواجه أية ظروف مثيرة » .

واستيقظت من نومى فزعا فى الليلة الرابعة بعد مغادرة

سنغافورة وكانت الساعة حوالى الثالثة بعد منتصف الليل ، وكنت نائما كالمعتاد فوق ظهر السفينة بالقرب من ذراع الدفة ، وكان بيتر يصيح « يبدو أن المطر سينهمر » .

ولكن خميس البحرى رد « ليس هناك مطر ، إنها رياح فقط » . استيقظت نصف نائم ولففت حشيتى وحملتها إلى أسفل ونشرت المشمع وصعدت إلى ظهر صحار ثانية متوقعا حدوث عاصفة ليلية شديدة كما حدث لنا فى مضيق ملقا . ولكن خاب فألى ، فإن أكثر الأجزاء سوادا فى تلك الليلة كانت تقترب نحونا بينما الرياح تضاعفت من سرعتها ، وكانت صحار رافعة صاريتها الصغرى ولم أكن أشعر بقلق شديد . إن صحار قد صادفت الكثير من العواصف الشديدة من قبل ، ولكن تضاعفت قوة الرياح وأخذ الصارى يهتز بشدة وبدرجة تنذر بالخطر .

وإلى جانب الرياح الرئيسية وقع انفجار عنيف مفاجىء ، إذ هبت عاصفة عاتية بكامل ثقلها ، وصدر عن حبال الصوارى والأشرعة ما يشبه الأنين أو التأوه العالى النبرة ، ثم صدرت أصوات تنذر بحدوث شروخ ضخمة وكسر فى بنية السفينة . واختلط البحر الهائج بالرياح القاسية وتحول الأمر إلى فوضى عارمة . ومن خلال الظلام ظهرت الأمواج على هيئة صفوف من الاسطوانات القصيرة الشديدة الانحدار . وكلما مرت إحداها أسفل صحار كانت السفينة تترجح ويغوص مقدمها فى الماء ثم يعلو ثانية والسفينة تندفع إلى الأمام . وتحوّل الصارى الرئيسى إلى ما يشبه بندول الساعة ، وصارت السفينة ترتفع وتنخفض تحت ضغط الشد والجذب اللذين طرحاها على جانبها تقريبا . وكان الميل كافيا لإغراق الجانب المحجوب عن الرياح . وأخذت مياه البحر تندفع من خلال الفتحات وصدرت من

أسفل السفينة دمدمة وصوت تحطيم وكثيرا من الأصوات المكتومة ، إذ أن الصناديق والبراميل أخذت تتدحرج فى كل مكان .

وظهر البحارة وهم أشبه بسرب من النمل المذعور ، وأخذوا يتسلقون فى جهد إلى ظهر صحار ، وقد ارتدوا ملابس واقية من المطر ، بينما على الجانب المواجه للعاصفة قذفت الرياح بالكثير من البحارة من أسرتهم وهم نائمين . وأخذ الصارى الرئيسى يميل بشكل خطير كلما تمايلت السفينة وترنحت .

إننى لم أقدر قوة الرياح حق قدرها ، وكان واضحا أننا سنندفع فى البحر بكل عنف وأن من الصعوبة بمكان تخفيض هذه السرعة بسلام . وأخذت أصيح طالبا طى الأشرعة ، وسرعان ما اندفع العديد من البحارة لطى الحبال التى ترفع الشراع الرئيسى ، ولكن على الرغم من أن خمسة من البحارة حاولوا ذلك إلا أنهم فشلوا . وكان الاحتكاك على الحبال مع ثقل الشراع المبلل ، وقوة الرياح .. كل هذه العوامل تجمعت لتجعل من طى الشراع أمراً مستحيلا ، كانت العملية أقوى من طاقتنا .

وصرخ بيتر هانام طالبا من البحارة أن يستمروا فى سحب الشراع وقذف البحارة بأنفسهم على الحبال بطريقة جنونية ، وبدا أنه إذا لم يتمكن البحارة من عمل شىء فإن صحار ستواجه خطر الانقلاب أو أن الصارى سيتحطم .

والآن أصبحت العاصفة فوق رؤوسنا تماما ، وتحول الضجيج الصادر عن الرياح وخبطات الحبال إلى جحيم من الأصوات مع العنف البالغ الشدة ، وأضاءت ومضات البرق أوضاع وأشكال البحارة مرات عديدة ، وفجأة بدأ أحد الحبال يتحرك .

وصدرت صيحة تطالب بالاستمرار فى الجذب ، ولكن الأمر لم يكن يتعدى الوهم ، إذ سرعان ما حدث شق على طول الشراع الرئيسى بطول ٥٦ قدما من قماش الأشرعة المزدوج ، وتباعد الجزآن المنفصلان عن بعضهما . ولم يستغرق ذلك سوى لحظة واحدة . وبعد برهة تمزق الجزء الخلفى إلى شرائح من قماش الأشرعة الممزقة . وهكذا لم تستطع الحبال أن تجذب سوى شرائح من القماش إلى أسفل ، وأصبح الصارى الرئيسى حطاما ، وضاعت فى لحظة ١٦٠٠ قدما من القماش فى لحظة واحدة ، وأسقطت الرياح آخر جزء من الشراع وبدا فى ظلام الليل كأنه روح تفارق جسدها . ولم يكن أمامنا ما نعمله إلا أن نحاول الاقلال من الخسائر .

أنزلنا شراع الصارى وتركنا الحبال ، إذ أن كل شىء أصبح عديم القيمة . وأخذت الخشبة الاسطوانية المستعرضة التى تشد إلى الصارى لتثبيت الأشرعة تترنح وتتمايل ثم سقطت بكامل ثقلها . ومنذ ستة شهور كان إنزال الخشبة الاسطوانية المستعرضة الرئيسية فى أثناء هبوب العاصفة المعتدلة أمرا لا يمكن التفكير فيه . أما الآن فقد تمرسنا على هذه المهمة الصعبة بالرغم من وجود الخطر الدائم .

لم يكن هناك داع لأن ينتظر شخص الأوامر ليعمل إذ أن كل فرد كان يعرف تمام المعرفة المهمة المناطة به للتحكم فى السارية الكبرى . انبطح صالح وجمعه على الألواح الخشبية فى الجزء الأمامى من ظهر السفينة وهما ينظران إلى أعلى وعلى أتم استعداد للانقضاض على الطرف الأمامى من الصارى فى أثناء انقضاضه على رأسيهما ، ويجذبانه بحبل يحيط به وبذلك يستطيعان التحكم فيه . وكان تيرى يقف فى المقدمة وفى يده حبل آخر به أنشوطة وعلى أتم استعداد لجذب الطرف الخلفى عند سقوطه .

وفى أول تباشير الفجر سقط الصارى والشراع الممزق وأسرع بعض البحارة لانقاذ القطع الممزقة وتكديسها لعلها تصلح فيما بعد . وقفز البعض الآخر ، وكأنهم أبطال رياضيون ، إلى الصارى وبدأوا يفضلون الحبال التى تثبت الصارى فى موضعه .

وعندما اتضح نور الصباح كان الصارى المحطم قد استقر على ظهر السفينة وبدأت الرياح تخف قوتها ، وبمعاونة شراع السارية الأمامية والشراع المنصوب على السارية الأقرب إلى المؤخرة ، أخذت صحار تتقدم بشكل هادىء . وأخذت أتأمل موقفنا : على ظهر السفينة حيث ترقد السارية القديمة المشبعة بالماء ، واستقرت فوقها السارية التى حلت محلها . ولكن هذه العملية أى إحلال الجديدة محل القديمة يحتاج إلى فترة من الوقت . وارتمى البحارة كأنهم أموات على امتداد السارية ، أجسام ممددة مستغرقة فى النوم من فرط الاجهاد ، غير مدركين مايحدث للسفينة من اهتزاز قماش الأشرعة المشبعة بالماء ، وملابسهم المصنوعة من المشمع تقطر ماء ولم يحاولوا نزعها . كانوا باختصار فى منتهى الإعياء ، إن الابحار بسفينة شراعية إلى الصين لايمكن أن يطلق عليه عبارة سهلة بسيطة .

وكان الغذاء غير مستساغ ، وقد تكون من الثريد والشاى ، إذ كان إبراهيم قد أصيب بدوار البحر .

ثم استأنفنا العمل وكان هناك الكثير فى انتظارنا . فقامت مجموعة بتنظيف أسفل السفينة ، فقد تبعثرت حبوب البازلاء من الأجولة التى تمزقت ، وأكوام من القماش المشمع ، وتحول الموز إلى نوع من العجين إلى جانب الأناناس المتعفن ، وعلب الطعام نصف المستعملة وقد أريق ماكانت تحتويه ، بل إن مخزن الأطعمة فقد نصف

طن مما كان فيه ، وكان مطلوبا ترتيب هذه الأوضاع المقلوبة . وكان بعض البحارة يحاولون تثبيت شراع آخر على ظهر السفينة للصارى الكبير .

وانتهى العمل فى الشراع وكانت الساعة الثانية بعد الظهيرة ، وتم ترتيب الجزء الأسفل من السفينة وتنظيم وضع بعض المواد وإلقاء البعض الآخر بعيدا . واستمرت صحار تتقدم بثبات مستخدمة شراع السارية الأمامية والشراع المنصوب على الصارى الأقرب إلى المؤخرة فقط . وطلبت من البحارة على ظهر السفينة الاسراع فى تثبيت الصارى الرئيسى فإن قدرا كبيرا من الرياح كان فى طريقه إلينا .

لم أشاهد فى حياتى شيئا يشبه السماء جهة الغرب ، فعلى مستوى سطح البحر كانت تتقدم كتلة سوداء من الظلام ممتدة على طول الأفق ، وعلى هذه الظلال يمتد حائط رأسى من السحب الرمادية تشبه الدخان المتصاعد من بيت يحترق ، ويختلط بالتيارات الهوائية الصاعدة . وكانت قمة هذا الحائط من السحب نظيفة ومستوية وكأنها قطعت بسكين ، وظهر خلفها حائط آخر من السحب أقل كثافة ، ثم خلفها يبدو حائطان آخران وكأن ماردا أخذ ينظم طبقات السحاب الرمادية رأسيا . وأسفل هذه المجموعة الغريبة من السحب كان البحر قد تحول إلى مزيج من اللونين الأزرق والأسود تشقه قمم الأمواج التى تدفعها الرياح .

وقلت للقوم « نحمد الله إذ استطعنا تثبيت الشراع الرئيسى بإحكام وبسلام ، فإن العاصفة التى داهمتنا الليلة كانت نعمة فى صورة متنكرة ، إننا الآن على استعداد لمواجهة مايحدث واعتقد أن السارية الأمامية هى التى ستتحطم » .

وصدق حدسى ، وكأن الكلمات كانت تتنبأ بما سيحدث . وأخذت مجموعات من السحب تحيط بنا وكانت الرياح الصرصر العاتية تزأر بكامل قوتها وكان شراع السارية الأمامية أشبه بالمنديل الصغير ولكنه تحول إلى وحش كاسر إذ ملأته الرياح تحت توتر عنيف وبدأت السارية تنحنى مع الرياح .

وصاح بيتر « انظروا إلى الدقل المائل (عمود منبثق من مقدمة السفينة) ، إنه ينحنى ، لن يتحمل الضغط ، إنه سيتحطم » .

وكان فى الاستطاعة سماع الصرير الصادر عن الدقل أعلى منه صوت العاصفة عندما انحنى على جانب واحد ، وأخذت ألياف الخشب تئن تحت ضغط الرياح ، وانحنى الدقل تماما على جانبه . وفى هذه اللحظة عندما تبين أنه لن يتحمل أكثر من ذلك تمزق شراع السارية فى مقدمة السفينة بصوت مرتفع وكأنه طلقة بندقية وتحطمت السارية إلى أجزاء رفيعة فى لحظة . ولم يتبق من الشراع سوى شريط رفيع من قماش الشراع .

وصحت بصوت أعلى من صوت الرياح أن ينقذوا ما يستطيعون إنقاذه مما تحطم ، وقد انزلقت الأجزاء المحطمة من السارية إلى البحر . لكن أمكن استعادتها وحصلنا على ثلث قماش الشراع . وثبتنا شراع السارية الأمامية فى موضع السارية الرئيسية وكان صغير الحجم من قماش لا يصلح إلا ليخت صغير أفضل من صلاحيته لسفينة ضخمة . واستطاع ثمانية من البحارة رفع الشراع بينما كانت الرياح تعصف ، ولكنه تحطم أخيرا . وهكذا فقدنا ثلاثة أشرعة فى يوم واحد .

وكانت الرياح تضرب قمم الأمواج وتحيلها إلى زبد أبيض

وفقدت الأمواج أجزاءها العلوية إذ أنها لا تكاد تبدو حتى تسفحها الرياح ، وأخذت المياه تموج من حولنا بالاضافة إلى تساقط المطر عموديا على ظهر السفينة . ولم يكن من المستطاع التطلع إلى الرياح إذ أن المطر كان يلسع العين بشدة مؤلمة ، وازدادت شدة الرياح ، وأصبح من المحال الوقوف لمراقبة أحوال السفينة . وكان فى الامكان أن نجثم على ظهر صحار فى حماية جانب السفينة الممتد فوق سطحها العلوى بعيدا عن تأثير الرياح . وبدت صحار فى حال لا بأس بها ، وهى تشق عباب البحر فى العاصفة الهوجاء ، وعندما يزيد ميلها على جانب كانت الفتحات تصبح أسفلها وهى فى الماء .

وقد طلبت من البحارة أن يرتدوا صدار النجاة خوفا من انقلاب السفينة ولكن ليس لفترات طويلة . وكنت على يقين أن صحار تستطيع مقاومة العواصف الهوجاء ، ولكن أمر الارتداء كان لازما فى حالة إطاحة حبل شارد بأى فرد ، أو أن ينزلق أحد أو يتعثر ويسقط فى البحر .

ثم تمزق شراع سارية الجزء الخلفى من السفينة ، وكان شراعا جديدا وكان أفضل مالدينا وقد خيط بشكل وثيق ، وكانت مقاييسه ملائمة تماما وهو من قماش قلوع المراكب ومن أفضل الأنواع . ولكن الرياح العاصفة كانت أقوى منه ، وبصوت كأنه قعقعة الرعد انشق الشراع وتمزقت الأجزاء المتبقية منه إلى قطع صغيرة ، وقد كان شراعا قويا صلبا كأنه من الحديد ومنذ دقيقتين يواجه العاصفة وقد أصبح الآن قصاصات من القماش تضرب وتصنع فى هياج .

كان هذا هو الشراع الرابع الذى يتمزق وينتهى ، وفجأة وبعد دقيقة واحدة قفز خميس البحرى ومعه حبل الصارى وكان المطر

يتساقط على مئزره الممتلىء بمياه المطر ووضع يده على فمه وأصدر صيحة عالية وهو واقف فى مواجهة العاصفة . كان ذلك دعاء لله تعالى ارتفع فيها صوت خميس فوق الأصوات الأخرى على ظهر السفينة بينما كنا نحاول الاحتماء من المطر ، وأخذنا ننظر لبعضنا البعض ، فهل كان خميس يصلى لله ويمجده على أعماله أم أنه كان يتضرع إليه لوضع حد لهذه العاصفة ، حقا لم نكن نعرف ماذا يقصد .

وانحسرت العاصفة فى ذلك المساء وأصبحنا فى بحر رمادى متلاطم الأمواج . وأخيرا صار فى استطاعتنا رفع الصارى الرئيسى وأن نغير شراع السارية الأمامية وشراع الصارى القريب من مؤخرة السفينة ، وأن نعمل على إصلاح ما نستطيع إصلاحه من قماش الأشرعة التى أمكن انقاذها .

كانت درجة التدمير أعلى من أن تتحملها السفينة ، فقد تحطمت ساريتنا تماما ، واثنتان تحتاجان إلى فترة طويلة لاصلاحهما مع عمل شاق . ولكن البحارة لم يرهبوا الموقف بل كانوا هادئين واثقين من أنفسهم ولكن ساورنى الخوف من أن هذه الظروف قد ينعكس تأثيرها عليهم .

وتحت ظهر السفينة كان عليهم أن يواجهوا الاجهاد الدائم بملابس مبللة مع الإنهيار . ولم يكن هناك موضعا للعجب إذ أنه منذ ألف عام كان العرب يعدون الابحار فى بحر الصين الجنوبى هو أسوأ تجربة فى الرحلة إلى كانتون . ولكن العواصف التى صادفتها صحار كانت أقل بدرجة واضحة من تجربة مواجهة الرياح الموسمية .

عبرت صحار الآن أخطر المراحل ، وكانت العواصف السوداء الغريبة التى تواجه السفينة ظاهرة محلية تسمى بالعواصف المقوسة .

وكانت تتلاعب بالسفينة عدة مرات ، مرتين يوم ١٦ يونيو ، وثلاث مرات يوم ١٧ يونيو ، ٤ مرات يوم ١٨ ، مرتين يوم ١٩ ، ومرة واحدة يوم ٢٠ يونيو .

أصبحنا الآن على معرفة بما يجب عمله . ففى كل مرة تظهر السحب المتراصة المنذرة بالخطر كنا نسرع بإنزال شراع الصارى الرئيسى وهو آخر ماتبقى . وكنا نخشى أن يتمزق أو أن تتحطم السارية التى جلبناها من سومطرة .

وكان الصارى الأكبر هو القوة المحركة للسفينة ، وكنا فى حاجة ماسة لوجوده إذ كنا نريد أن نصل إلى الصين حقا قبل موسم هبوب الرياح الموسمية ، لذا فقد اتجهنا شمالا ونحن على دراية تامة أن كل يوم نقضيه فى بحر الصين الجنوبى كان يضاعف مخاطرة التورط مع الرياح الموسمية . وانتهزنا فرص فترات الهدوء بين العواصف المقوسة لاصلاح الصوارى سواء تلك التى فى مقدمة السفينة أو فى مؤخرتها . وعملنا على حياكة الأشرعة بالخيط لنحافظ عليها مرتفعة بين الصوارى . وكلما واجهتنا إحدى العواصف المقوسة كنا نلاحظ بدقة أقل تمزق يصيب الشراع الأمامى أو الآخر فى المؤخرة إذ أنهما عماد الابحار بالسفينة الشراعية . وكنا نبحر أحيانا والأشرعة مطوية ، ونتعرض للعواصف الهوجاء والمطر . وعندما تنتهى كان كل فرد من البحارة يعرف مكان المهمة التى يناط بها للإبحار شمالا . وكان سيرنا جيدا ، نقطع ٩٠ ميلا فى أحد الأيام ، ١١٠ ميلا فى يوم آخر ، بل وصلت المسافة التى قطعناها فى أحد الأيام إلى ٣٥ ميلا وكان أفضل أيام الابحار بين الأيام المضطربة .

وفى أثناء العاصفة المقوسة الثانية يوم ١٩ يونيو حدثت ظاهرة

غريبة تعجبت لها ولكن لم أرغب فى تجربتها أو اختبارها . إذ مرت زوبعة دوامية فوق السفينة مباشرة ، ولم تكن زوبعة كبيرة ، بل كانت مجرد دوامة هوائية تلف، ولا تزيد عن جزء ضئيل من بقايا عاصفة هوجاء على شكل عامود ملتوٍ من الرذاذ كان فى الغالب يبتعد عن السفينة ، ولكن فى هذه المرة اقتربت الدوامة من السفينة وأحاطت بها ومرت على جانب السفينة المحجوب عن الرياح . وفى لحظة كانت فوق صحار ونحن على غير استعداد لها . وفى لمح البصر شاهدناها بوضوح تام وهى تلف وتدور بشكل جنونى على بعد ٥٠ مترا ، ارتطمت بالسفينة بسرعة معتدلة (٣٠ ميلا فى الساعة) ، ومرت فوق ظهر السفينة المرتفع عند مؤخرتها ، ثم ابتعدت وهى تلف وتدور مع الرياح .

وبينما هذه العاصفة الدوارة تمر فوق صحار حدثت ضجة وهياج غير عاديين ، وكنا على أتم الادراك لسرعة الرياح المرعبة التى يصعب رصد سرعتها . وكان الهواء يدور فى حلقات كاملة حول الزوبعة مرتين أو ثلاث مرات كل ثانية . وارتطم الرذاذ بسرعة بوجوهنا مرتين أو ثلاث مرات ، وعندما ابتعدت الزوبعة تغير اتجاه الرياح ١٨٠ درجة وتوقف تدفق الماء .

ولكن عندما وقفنا أمام هذه الزوبعة الدوارة اختفت الضجة والصخب الصادرين عن العاصفة ، وبدلا من ذلك وفى نفس اللحظة امتلأت آذاننا بصفير غريب عالى النغم يختلف تماما عما يصدر من الرياح .

وامتلأت الأسرة بمياه المطر ، وكانت أصابعنا قد أصبحت بيضاء . اللون وتجعدت من العمل ساعة وراء أخرى فى حياكة

الأشرعة المبللة ، وتحولت صحار إلى مكان غير صالح للحياة ، وبالرغم من ذلك كانت الروح المعنوية للبحارة عالية جدا بل تزداد ارتفاعا لعاملين هامين ، أحدهما معرفتنا بأننا الآن فى المرحلة النهائية من رحلتنا وأن صحار أخذت تشق طريقها باتزان . والعامل الثانى أن المشقة والعمل الشاق كانا تحديا استطاع أن يكشف عن أفضل ما لدى البحارة . وكان كل فرد يقوم بمهمته بشكل رائع دون أى تردد للحفاظ على تقدم صحار . وكان كل فرد يمد يد المساعدة لزميله دون أنانية . وكان لديهم بعض الوقت دون عمل لزميله دون أنانية . وكان لديهم بعض الوقت دون عمل لذلك أخذوا يلاحظون ابراهيم الطاهى الذى كان يقذف به دون شفقة حول موقده المكشوف ومعه الأوانى وكمية من الأرز والكارى ، واستطاع اتمام الطهى بمساعدة أحد البحارة الذى أمسك إبراهيم من وسطه حتى لا يسقط وكأنه حزام النجاة لمنعه من التزحلق إلى قاع السفينة .

كذلك فإن ريتشارد كاد يقع فى أزمة إذ كان على وشك تحطيم الصارى بمناورة أوقعتنا جميعا فى حيرة وارتباك . وكانت صحار تبحر برشاقة مع الرياح فى تلك الأثناء ، وكان الشراع الرئيسى قد اتخذ شكلا مربعا ، وكان عبد الله يقود الدفة بطريقة ممتازة . كان كل شىء يبدو على أحسن ما يرام .

تسلق ريتشارد إلى المغسلة فى مؤخرة السفينة ، وكنا قد نصحناه ألا يلمس أى حبل من حبال السفينة ، ولكن عندما أراد عبد الله أن يحاول تثبيت مقبض الدفة حتى تسير صحار كما ينبغى ، فإنه وجد مقبض الدفة ثابتا لا يتحرك . ونظر عبد الله حوله فأصيب بالذعر إذ وجد ريتشارد ، ولأسباب لم يصرح بها وقد جذب الأطراف غير المثبته فى مقبض الدفة معه إلى المغسلة وجمعها كلها ليحولها إلى عقده

كبيرة ربطها فى طرف ملابس الانقاذ فى داخل المغسلة . وأصبحت الحبال مثل كتلة متشابكة الخيوط تبدو عديمة الفائدة ، وتشابه ذلك الوضع بمحاولة تسيير سيارة وقد أغلقت عجلة القيادة . وظهرت مخاطرة حقيقية جادة ، فقد تدفعنا الرياح إلى الخلف مع انهيار الصارى الرئيسى هذا إذا لم يتحطم هذا الصارى .

وانطلقت صيحات عبدالله سريعة متلاحقة باللغة العربية ، ولأول مرة يعلو صوته ، واندفع البحارة كالرعد ، حفاة الأقدام ، وأخذ العمانيون يتسابقون فى محاولة فك ذلك التشابك ووجهوا السفينة الوجهة الصحيحة وإبعاد السفينة عن الخطر وانقاذ الموقف بصورة عامة .

وفى وسط هذا الهرج والصخب كان فى استطاعة المرء سماع صيحات ضعيفة صادرة من ريتشارد وهو نصف عار يبرز فجأة مذعورا من المغسلة منحنيا كأنه دجاجة نتف ريشها ، ويتساءل عما اقترفه من أخطاء ، وهل كانت السفينة على وشك الغرق ، وعبر عن أسفه العميق . وعفا عنه العمانيون إذ أنهم تمكنوا من السيطرة على الموقف ، ولكنهم كانوا يواجهونه بجدية ساخرة مع هز رؤوسهم بحزن لأنهم أدركو عدم استطاعتهم النجاح فى تحويله إلى بحار .

وكان التعويض الوحيد للأحوال السيئة الرهيبة فى بطن السفينة وجود رفقاء لنا فى الرحلة وهم فى حالة من الرضا ، وكنا فى انتظار إشارة منهم بعدم إكمال الرحلة معنا ، هؤلاء الرفقاء كانوا مجموعة متعددة الألوان من مخلوقات زاحفة ، سريعة العدو ، متسلقة ، طنانة ، سارقة للطعام ، كانت تسكن فى السفينة فى الموانى العديدة التى توقفنا عندها على طول الرحلة . ونحن لا نستطيع تتبع تقدمنا عن طريق معرفة هذه الحيوانات التى صاحبتنا .

كان هناك مجموعة أولية من الصراصير صاحبتنا منذ إقلاعنا من مسقط ، ويبدو أن ذلك تم فى صناديق الأطعمة ، وقد أحضروا معهم رفقاءهم وأصدقاءهم من فصيلة الجدجد . صرصور الليل . وتضاعفت أعدادها وزادت قوتها بما انضم لها من صراصير تدفقت من ميناء بيبور بالاضافة إلى سرب من حشرات الفاكهة . وكانت هذه الحشرات متمسكة جدا بسمعتها فى التهام الفواكه بنهم شديد . ولمدة أربعة أو خمسة أيام كنا نصاب بأسراب جديدة من هذه الحشرات عند وصولنا إلى أحد الموانى فيدخل بعضها فى أنوفنا أو يحط بعضها فى الحثالة المتبقية فى أكواب الشاى ، وعند الانتهاء من الفاكهة كانت هذه الحشرات تنتهى وكنا نعزى أنفسنا بأنها ماتت جوعا .

وأخيرا عندما توقفنا فى سومطرة وصلت إلينا مجموعة من الجرذان ولكنها كانت أكثر حكمة من زميلاتها السابقات . وكانت مندمجة مع بعضها نادرة الظهور ، وغالبا مايكون هذا الظهور ليلا وهى مارة بسرعة إلى الجزء الخلفى من ظهر السفينة .

كانت الصراصير تثير اشمئزازنا ، لذلك فقد شعرنا بقدر من الغبطة عندما لاحظنا كيف أنها تكره الرطوبة والحركة الدائمة التى نثيرها حتى نعبر بحر الصين الجنوبى ، وعندما يتدفق الماء فى باطن السفينة كانت الصراصير تخرج من الشقوق فى فزع باحثة عن مكان للاحتماء فيه ، وكان واضحا أنها تكره أن يصيب البلل أقدامها . وعندما تميل السفينة على أحد جانبيها وتندفع المياه إلى هذا الجانب فإن الصراصير المختبئة فى الشقوق فى هدوء واطمئنان كانت تصاب بالذعر وتبحث لها عن مأوى آخر . وحينئذ نشاهد طابور من الصراصير الغاضبة الساخطة .

وفى يوم ٢٥ يونيو عبرنا الممر بين جزر باراسل Baracel وشاطىء ماكسفيلد الذى يفصل فيتنام عن الصين . وبدأنا الآن نحس بنوع من الانتعاش والابتهاج على ظهر صحار ، فلم يبق أمامنا سوى ٣٠٠ ميلا لنصل إلى مدخل نهر بيرل . وكانت صحار تسير باعتدال بمساعدة الرياح الموسمية الجنوبية الغربية . وداخلنا الظن بأننا قد نتخطى الأعاصير الاستوائية (التايفون) . وقد استمعنا فى الراديو عن هبوب رياح استوائية ، ولكنها كانت . بعيدة عنا وعن مسار صحار . بينما كانت السفينة تشق طريقها إلى الأمام كانت تتلقى أحيانا كلمات التشجيع من العمانيين على ظهرها قائلين « إلى الأمام صحار . إلى الأمام » . ويعبرون عن تحيتهم وتشجيعهم ببعض الحركات اليدوية مع الغناء الذى تمرسوا عليه لتحية الصينين عند الوصول . وكانت لازمة إحدى هذه الأغنيات تقول « أهلا ومرحبا بشباب الصين نحن حضرنا لنقدم لكم تحياتنا » .

وكان عيد هو القائد بصوته الجهورى . وكان جمعه يردد اللازمة بجواب عالى النغم . وكان العمانيون يثبون ويصفقون بأيديهم طبقا للنغم مع قرع أقدامهم على ظهر صحار ، بينما صوت الطبلة يصاحبهم .

وفى اليوم التالى ظهر الفجر الجميل بلون أحمر شاحبا ، ونسمة رقيقة ، مع تحيات الترحيب من العديد من السفن ، ومرت بنا ناقلتان تتجهان فى أغلب الظن إلى هونج كونج . وعندما بدأت الشمس تعلو وترتفع فى السماء ضعفت نسمة الهواء . وكانت صحار بالكاد تتحرك زاحفة . وبعد الظهيرة شاهدنا إحدى السفن الصغيرة المختلفة تماما عن غيرها من السفن ، تتجه مباشرة نحو مؤخرة صحار . كانت عبارة عن زورق بمحرك آلى ، وكان المشهد يثير الشك ، إذ أن

الزورق كان بعيدا عن أن يكون زورقا للصيد . وباستخدام المنظار المكبر شاهدنا بعض الرجال فى الزورق .

وتذكرت التحذيرات المروعة التى تلقيناها من قبل فقد حذرونا من وجود جماعة من القراصنة تمارس نشاطها على بعد ٥٠ ميلا من سنغافورة وتهاجم العديد من السفن والناقلات التى تضطر إلى الابحار ببطء حتى تعبر الأجزاء المائية الضيقة . ويستخدم القراصنة زوارق سريعة ويتسلقون سطح السفن وينهبون مامع بحارتها . وقدر عدد القراصنة فى الشمال بمايقرب من ١٥ ألف فى بحر الصين الجنوبى ، كانوا يحترفون صيد السمك ثم تحولوا إلى النهب وقتل اللاجئين الفيتناميين الذين اطلق عليهم « أهالى القارب » . ويهاجم القراصنة الآن هؤلاء اللاجئين فى قواربهم والسفن الصغيرة التى تؤخذ على غرة .

وإذ كنا فى سفينة لاتسير بالآلات فقد أصبحنا تحت رحمة هؤلاء المهاجمين الذين يستخدمون القوارب الآلية ، وكانت صحار غنيمة واضحة : فطلبت من بيتر دوبس أن يعد العدة للدفاع عن صحار .

وكان معنا ثلاثة مسدسات وبعض البنادق ومايلزم من ذخيرة مع صندوقين من زجاجات الغاز المسيل للدموع وكان الأمل يراودنى أننا لن نحتاج إلى هذه الأسلحة ولكن تحسبا لما قد يحدث ، وقد مارسنا التدريب على هذه الأسلحة منذ اقلاعنا من مسقط وتلبية لتعليمات بيتر الدقيقة كنا ننظف البنادق ونضع بها بعض الزيت ثم نمارس التدريب على إصابة أهداف مثل صناديق البرتقال والزجاجات الفارغة وبعض الأهداف التى نصادفها .

ولاحظت أن مسلم يتعامل مع بندقيته بخبرة واضحة .

وليس هناك شك فى أن هؤلاء الزوار المتقدمين نحونا كانوا على نفس الفكرة التى راودت مخيلتنا ، إنهم ليسوا قراصنة ، بل على العكس قد يصبحوا ضحايا للقرصنة . إنهم مجموعة من أهالى القارب ، الفيتناميين ، وعندما اقتربوا منا لاحظنا أنهم استعدوا باخفاء النساء فى أسفل القارب .

وبعد لحظة اندفع قارب مطاطى سريع جدا من خلف صحار وهو يصدر صوتا عاليا . ليعترض طريق القارب قبل أن يصل إلى صحار ، وكان فى القارب المطاطى بيتر دوبس وتيم ريدمان ، وهما مسلحان تماما ، وقد صدر إليهما الأمر بإيقاف القارب وتفتيشه للتأكد من هويته ، فوجدا فى القارب سبعة رجال وأربع سيدات وسبعة أطفال بينهم بعض الأطفال الرضع بين أيدى أمهاتهم ، وقد حشر الثمانية عشر شخصا فى هذا القارب الصغير وطوله ٢٥ قدما وأقصى عرض له ١١ قدما .

كان هؤلاء اللاجئين قادمين من أحد الموانى الفيتنامية وقد أمضوا ثمانية أيام فى البحر وكانوا فى حالة جوع حاد ، وعطش للماء ، وذلك بالرغم من وجود خمس أوانى من البلاستك مليئة بالماء العذب ولكن هذه الأوانى كانت تستخدم من قبل لحفظ زيت الوقود فأصبح الماء فيها غير مستساغ . ولكى يواجهوا العطش كانوا يسحبون الماء من خلال أنبوب رفيع من البلاستك ، وكان الأطفال يشربون بنفس الطريقة . وبضربة حظ شاهدوا صحار وهى تنزلق فوق سطح الماء لذا اقتربوا منها طلبا للعون من هذا الشبح الغريب ، السفينة الشراعية من العصور الوسطى تبحر فى بحر الصين الجنوبى .

وكان لدينا أشياء كثيرة لمساعدتهم ، وقفز طبيبنا نك إلى القارب وصرح بأن جميع اللاجئين فى حالة صحية جيدة بالرغم من أن بعض الأطفال يعانون الجفاف من تأثير حرارة الشمس . وكان أحد الأطفال مصابا بضمور احدى ساقيه ويبدو أنه كان فى حالة مبكرة من مرض شلل الأطفال .

وكان جميع اللاجئين عرضة لمخاطر التعرض البالغ القسوة لحرارة الشمس . ولم يكن لديهم سوى ما يرتدونه من الملابس وقد بلى بعضها وتمزق . ولم يكن باستطاعتهم تجنب الشمس إذ لم يكن هناك غطاء لهم جميعا .

وعالج نك الأطفال المصابين بحروق ، وعقم قدرا من الماء الذى بعثته لهم صحار بديلا عن الماء الملوث . وصنعنا مزيجا من السكر والملح لطفل فى حالة التهاب فى الأمعاء . وبعثنا لهم حقيبة بها بعض مواد الاسعافات الأولية لمواجهة ما قد يلاقونه من متاعب جسمانية فى سيرهم . ولحسن الحظ ظهرت إحدى اللاجئات وكانت مختفية وتعرف قدرا من اللغة الانجليزية ، وتفهمت ما أصدره لها نك من تعليمات لاستخدام مواد الاسعافات .

فى تلك الأثناء كان هناك خط مكوكى بين صحار والقارب الفيتنامى إذ أرسلنا لهم شحنات من الطعام وكيسا ضخما من البلح العمانى ، وجلوكوز ، وكيسا من الأرز ، ولفة من قماش الأشرعة مع الابر والخيط لاستخدامها فى صناعة مظلة تحميهم من أشعة الشمس الحارقة . كذلك بعثنا لهم ببعض قطع من الصابون إذ كان منظرهم مشوشا ورائحتهم منفرة من أثر فحم الطهى الذى تناثر على امتداد ظهر القارب وأصبح هذا الفحم غير ملائم للاحتراق، فأرسلنا لهم

كمية من الفحم إذ كنا نستطيع الحصول على بعض الأخشاب ونجففها تحت وهج الشمس .

وكشف تيم على جسم القارب والمحرك ووجدهما فى حالة طيبة جدا ، وكان لديهم ما يكفى من زيت الوقود إلى أن يعلوا إلى وجهتهم تايوان .

وكان أهم مشكلة تؤرقهم أنهم فقدوا طريقهم إذ تلفت البوصلة ولم يكن لديهم خريطة يسترشدون بها ، ورسمت لهم خريطة تبين لهم الطريق الذى يجب أن يسلكوه مع توضيح بعض المعالم تبين ذلك الطريق . وكانت البوصلة التى يستخدمونها من بين ما حصلوا عليه من بقايا الأسطول الأمريكى ، وكان مثبتا فى قطعة من الورق المقوى كانت تطفو فوق سطح الماء فى إناء من البلاستيك . وكانت تعمل بوقود الديزل الذى انسكب فتوقفت عن العمل إذ أنها ثبتت فى الورق المقوى . وعندما نظفت من زيت الديزل عادت البوصلة تعمل بكفاءة عالية .

ولعل أسوأ نقص كانوا يعانون منه هو عدم وجود شخص مارس العمل فى البحر . وكان ربان القارب شابا فى حوالى الواحد والعشرين عاما . ولم يكن لديه سوى فكرة غامضة جدا عن طريقة تشغيل القارب ، ولكنه بمساعدة من الفتاة التى تعرف الانجليزية استطاع تفهم كيفية إدارة الدفة وكم يوما تنقضى وهم يبحرون حتى يصلوا إلى هدفهم .

وكانت الجملة الانجليزية الوحيدة التى أتقنها اللاجئون هى « شكرا لكم ، شكرا لكم » ، بعد أن زودتهم صحار بأقصى قدر من المواد يستطيع القارب تحملها . واندفعت النساء مع الأطفال إلى الطعام

مع صيحات التقدير . وكان لدينا فائض كبير يمكننا الاستغناء عنه ، وكانت تلك المساعدة محل سرورنا . وعندما فتح أحدهم كيس البلح ازدادت دهشتهم ، ولمعت عيونهم وهم يعبرون عن امتنانهم بنفس العبارة « شكرا لكم » .

ووجدت أنه بالقياس لما نستهلكه على صحار فإن كمية البلح التى حصلوا عليها تكفيهم لمدة شهرين . وألقى البحارة للاجئين مجموعة من الملابس ليسوا فى حاجة إليها . وكان أحد اللاجئين لا يرتدى سوى معطف واق من المطر ، وسمعنا مرة أخرى « شكرا لكم » وهم متجمعون لتحيتنا تحية الوداع .

وكانت اجابتنا التمنى لهم بحظ سعيد . وصاح خميس البحرى « تذكروا عمان » بينما كان قاربهم يبحر بهم مبتعدا عنا ، محدثا صوتا خافتا . وكان عليهم أن يبحروا ستة أيام للوصول إلى تايوان ، ولا ريب فى أنهم كانت لديهم الفرصة لتحقيق تلك الأمنية وبلوغ اليابسة .

الفصل الثالث عاشر

الصـــــين

فى تمام الساعة الثامنة من صباح يوم ٢٨ يونيو لمحنا الأراضى الصينية ، وظهرت أمامنا تماما قمة رمادية واضحة محددة ، وهتف بعضنا ، وانطلق العمانيون فى ثرثرة مثيرة . وظهر عيد مندفعا نحوى ليربت على ظهرى . كان كل فرد واقفا يحملق إلى الأمام لإلقاء نظرة خاطفة على البلاد .

وقال خميس الشرطى « أعتقد أننى رأيت شيئا فى السابعة صباحا . ولكن لم يصدقنى أحد » . وكانت عينا خميس أكثر العيون حدة على ظهر صحار ، لذلك ربما كان كلامه صحيحا ، ولا ريب فى أن الجائزة المخصصة لأول شخص يرى الصين كانت من نصيب هذا العريف الشرطى من مدينة صور .

والآن لم يبق لدينا شك فى وجود اليابسة أمامنا . ولمحنا سلسلة من الجبال المخروطية الشكل على مدى الأفق ، هى الأراضى الصينية دون نزاع ، الهدف الذى ظللنا سبعة شهور نسعى للوصول إليه منذ انطلاقنا من مسقط . وانطلق العمانيون يرددون نشيد النصر وأصواتهم تعلو وتنخفض . وقد انتاب طاقم السفينة بأسره شعور مثير وكأن الكهرباء قد مستهم . لقد نجحنا فى مهمتنا وأوصلنا صحار إلى

الصين . وارتفعت الخبطات على الدفوف ؟. وغمر الجميع شعور بالابتهاج ظهر على شفاههم بينما الأيدى تصفق والأرجل تضرب الأرض فى رقصة النصر المدوية .

ولا ريب فى حدوث خيبة أمل فى بعض عمليات الوصول إلى اليابسة بعد عناء شديد لرحلات طويلة . ولكن وصول صحار إلى شاطىء الصين كان انجازا ساحرا ، إنه حصيلة امتزاج ضخامة العمل وغزارة الانتاج بالتطلع إلى زيارة بلاد قطعنا ٦٠٠٠ ميلا للوصول إليها .

وأخذت أسائل نفسى كم عدد الأساطيل التى شاهدت هذه القمم الرمادية فى الفجر وهى تشق طريقها تدفعها الرياح الموسمية ، تبحث فى الأفق البعيد عن لمحة للصين وهى متعطشة ؟ .

وكان التجار الصينيون على امتداد القرون المنصرفة يعودون من جنوب شرق آسيا ، وسفن التجار الهنود ، وأساطيل البرتغاليين من العمائر البحرية ، وسفن الشاى الشراعية السريعة ، وسفن أساطيل الشركة الهولندية ، وسفن شركة الهند الشرقية لكل هؤلاء كان جبل « تايوان شان » المنارة المرتفعة فوق نهر بيرل Pearl River المدخل الجنوبى للصين . وعلى هذا النهر يقع المركز الجنوبى التجارى الضخم كانتون .

وربما كان لدى مؤلف المغامرة السابعة من مغامرات السندباد فكرة غامضة عن الصين ، وهى أقصى ما وصل إليه من معلومات ، إذ أنه سجل ذلك فى المغامرة السابعة بعد أن تحطمت سفينته فى أكثر البحار خطورة ، ووجد السندباد أناسا غرباء الشكل إلى درجة لا يمكن تصديقها ، فهم يتحولون إلى أشكال طيور يوما فى الشهر

ويطيرون عاليا فى السماء . واستطاع السندباد إقناع أحدهم بأن يسمح له بامتطاء ظهره فارتفع السندباد عاليا إلى درجة أصابته بدوار ، فأخذ السندباد يذكر اسم الله فتوقف مفعول السحر ، وأعيد السندباد فجأة إلى الأرض .

وتفيض كتب الغرائب العربية بأخبار هذه الطيور الآدمية ، فهى مخلوقات خيالية أو خرافية ذات ريش ناعم لامع ووجوه ساحرة تسلب اللب . وربما كانت هذه الفكرة العامة الغامضة التى كانت تزخر بها التقارير المبدئية للرحلات التجارية الأولى إلى الصين للتحدث عن البلاد الغريبة التى حدثت فيها مغامرة السندباد السابعة ، تتحدث هذه القصة عن كيفية جمع السندباد لثروته فى تلك البلاد من بيع أجزاء من جذوع أشجار الألو الضخمة (أشجار الصبار حيث تستخرج منها عصارة مرة) ، وفى الحقيقة فإن التجار الصينيين من كانتون كانوا يدفعون مبالغ باهظة للحصول على خشب الألو من الخارج كما هو واضح من التقارير ، وليس هناك شك فى أن أول عربى وصل إلى الصين طبقا للتقارير المدونة كان شخصا عمانيا يدعى أبو عبيدة وهو تاجر خشب الألو فى منتصف القرن الثامن . ومن المؤكد أن الجغرافيين والتجار العرب كانوا يعرفون الكثير عن تجارة الصين ، وكانت هذه البلاد بالنسبة لهم المملكة الوحيدة التى يكمن مغامرتها بالهند مع كل أمرائها فى الحجم ومظاهر الفخامة والنظام الاجتماعى والقوة . وتبدأ حدود الصين جغرافيا بالنسبة للعرب مباشرة عند نهاية حدود الهند ، وتمتد حتى نهاية الأجزاء المعروفة من العالم . وهى بلاد غامضة ربما كانت كوريا التى كان أهلها يرسلون الهدايا لامبراطور الصين الذى بدون وجوده ينقطع نزول ماء المطر .

وعرف التجار العرب والبحارة أن التجارة عبر البحار منظمة

تنظيما تاما رائعا فى كانتون . وكان أحد ضباط البحرية الصينية يتواجد حرصا على سلعهم . وكانت شحناتهم التجارية يقدرها ضباط صينيون وتوضع فى مخازن حكومية خاصة . وتستمر هناك تحت الحجز والاغلاق لمنع التصرف فيها تماما ، ولا يمسها أحد حتى تصل آخر سفينة أجنبية إلى الميناء وإعلان أن موسم الإبحار قد انتهى ، وحينئذ فقط تفتح المخازن الحكومية أبوابها ، وبتلك الطريقة تتجنب السلطات الصينية الهزات الضخمة فى أسعار السوق طبقا لوصول السفن . وتحصل السلطات الرسمية على عشر ($\frac{1}{10}$) جميع السلع الواردة مع دفع ثمنها بسخاء وتترك الباقى لبيعه فى السوق .

كنت أتوقع أنه بعد ألف عام ستقابل السفينة العربية بمثل هذا الترحيب الحار الفعال وهى تشق طريقها نحو مدخل نهر اللؤلؤ ، وكان سفير الصين وأحد رجال الحكومة الصينية الرسمية قد حضروا حفل رحيلنا من مسقط ، وقد دعت حكومة الجمهورية الصينية الشعبية السفينة صحار لدخول الصين ، وخيل إلى أن هذا الأمر حدث منذ عهد بعيد ، إذ لم يكن هناك أى اتصال رسمى بين السفينة وبين السلطات الصينية .

وبدأت معالم اليابس تتضح تدريجيا . ووجدنا المدينة تمتد على سلسلة من الجزر الصخرية التى تغطيها نباتات خضراء ناعمة على صخور بنية اللون تمتد نحو الشمال الغربى . وفى الجهة اليمنى وعلى مسافة بعيدة كان فى استطاعتنا التعرف على . القمتين العاليتين التوأمتين واللتين أطلق عليهما عبارة « أذنى الحمار » .

وكان طريقنا يتجه صوب مدخل أطلق عليه اسم « القناة الكبرى الغربية » ولكن مدخل النهر كان متسعا جدا إلى حد أننا لم نتبين وجهتنا تماما . وبصرف النظر عن « تايوان شان » وأذنى

الحمار ، لم تكن هناك أية علامات أرشاد ، لا مدينة ، لا منائر ، لا شيء بتاتا . وبدا مصب النهر كأنه مهجور . وعلى الشاطىء كانت قوارب الصيد تنتشر على مسافة من سفينتنا وتتجاهل وجودنا تماما . وهى ممتدة فى خط غير مستقيم .

وشاهدنا زورقا واحدا صغيرا يظهر من النهر بشكل لا يلفت الأنظار ، واستدار واتجه بعيدا ناحية الشمال . لم تكن هناك أى علامة تدل على أى نشاط أو حركة . وكانت الجبال فى الجزر هى الوحيدة التى شاهدت وصولنا بشكل غريب غامض .

ولتأكيد ذلك الجو الدال على الهدوء والذى لا ينتهى شاهدنا قرية للصيد متهدمة وهى منعزلة فى كهف أسفل قمة تايوان شان . وربما كانت هذه القرية قد مضى عليها قرن واحد أو عشرة قرون . وباستخدام المنظار المكبر لم نلمح أى علامة من علامات النشاط البشرى فى هذه المساكن ؛ فلا يوجد أهالى أو زوارق أو كلاب ، لا شيء إطلاقا . وعلى قمة تايوان شان ذاتها كانت هناك محطة رادار للمراقبة ، وأحسسنا أن هناك من يراقبنا سرا وكأنه عين مؤذيه منعزلة .

واستمرت صحار فى طريقها . وكانت تنساب بين الجزر بوساطة بعض الحيل فى الإضاءة فاتخذ المشهد جوا صينيا . وكانت السحب تنطلق على دفعات بعد الظهر وقد تلونت بلون أحمر ذهبى . وظهرت السحب الأكثر سوادا وأعقبها المطر . وظهرت الجبال البعيدة مصطفة صفا وراء صف لتصور بطريقة نابضة بالحياة والتقاليد الصينية القديمة فى الرسم حتى بدون رسم الزوارق الصينية الصغيرة الشبيهة بالصندوق فى مقدمة الرسم لتحديد المنظر .

ومن الخريطة الأولى وقع اختيارى على مرساة فى مصب النهر حيث نقضى الليلة . وكان الموقع محميا من الرياح الجنوبية بوجود جزيرة سان شياوشان . وأخذت أسائل نفس كم من الوقت قد انقضى منذ وصول آخر سفينة شراعية عربية إلى هذه الانحاء . منذ ٤٠٠ عام ؟ أو أكثر .

وما كان مؤكدا ، على أية حال ، أن صحار دخلت إلى النهر الكبير كما كان العرب يطلقون على « نهر بيرل » (أو نهر اللآلىء) ، وأن السفينة تحيى الصلة الوثيقة بين الصين وعمان والتى تعود على الأقل إلى ألف عام ، وعندما أخذت صحار تتقدم بالرغم من تيار المد على جانب الجزيرة الصخرى ، كان ذلك الأمر يبدو كأنه لحظة رمزية للسفينة وبحارتها . وداخلنى الأمل فى أن وصولنا غير المعلن عنه قد يكون موضع فخر للقباطنة العرب الأولين الذين نجحوا فى الوصول إلى الصين .

ودخلنا المرفأ الصغير مستخدمين السارى ، وهو عمل بطولى لم نكن نحلم بتنفيذه ونحن بحارة عديمى الخبرة عندما تركنا مسقط . والآن مع صالح وهو واقف يدير الدفة كانت صحار تتقدم وتشق طريقها إلى الميناء الصغير ويحيط بها جبال متوسطة الارتفاع . وكان قارب صيد صينى صغير قد ألقى مرساته ، ولم يكن هناك أى شخص فى ذلك الزورق .

وأخذ بحارة صحار يهيئون المرساة ورسونا على مقربة من القارب مستخدمين المرساة الرئيسية التى غاصت فى الطين الصينى .

وأخذ البحارة العمانيون فترة عشر دقائق يؤدون فيها صلاة

العشاء . ثم أنزلنا الشراع الرئيسى للمرة الأخيرة وقد اتخذ مظهر شخص مسافر وصل إلى بغيته منهوك القوى وجلس ليستريح على مقعد ذى حديد بعد رحلة شاقة .

وعندما خفت آخر ضوء من النهار ، وصل زورق سيد آخر إلى الميناء ، ويبدو أن هذا المكان كان مفضلا للرسو ليلا . وأضأنا مصباحين وثبتنا أحدهما على الدفة ، والآخر على العمود البارز فى مقدمة صحار .

ولم يبد الصيادون أدنى اهتمام نحونا ، بل لم يحاولوا النظر إلينا أو أن يبدو إشارة أو أن يكون لديهم رد فعل لهذا المنظر الغريب غير المألوف لسفينة شراعية ألقت مرساتها فى هذا الكهف .

استقرت صحار فى موقعها بهدوء دون أى جلبة ، واتخذت وضعها المناسب والملائم للرياح . وهكذا أصبحت صحار سالمة كالطير الذى استقر على غصن شجرة بعد هجرة بعيدة وطويلة .

وتساقط المطر بغزارة على فترات منذ الفجر ، واغتسل ظهر صحار بمياه الأمطار . وكان البحارة الذين بدأوا فترة استرخاء بعد عبور آخر المراحل ، استيقظوا متأخرين ، وعند الظهيرة رفعنا المرساة وانطلقنا بحثا عن أى اتصال رسمى صينى ، وكان مصب النهر خاليا من الحياة وكان الجو غير طبيعى .

وظهرت الجزر الصغيرة أقرب شبها إلى رسم من الرسوم الصينية ، والصور الظلية واضحة تماما والآجام المتفرقة ظاهرة فى وضوح وخلفها الأفق الرمادى اللون . وكنا نبدو وكأننا نمر فوق صفحات كتاب مصور عن الصين .

وداخلنا اعتقاد أن زورقا من زوارق الحراسة ، أو من زوارق الجمارك ، أو من زوارق الارشاد ينطلق نحونا ليوقفنا ، ولكن شيئا من ذلك لم يحدث ، فليس هناك سوى زورقى الصيد اللذين تجاهلانا تماما . إننا أصبحنا داخل المياه الصينية وقطعنا عشرة أميال فى نهر اللآلىء ، وبالرغم من كل ذلك كأننا لا نزال على بعد ١٠٠ ميل فى البحر المفتوح .

وألقينا مرساتنا فى فترة الظهيرة على بعد ١٠٠ ياردة من جزيرة عليها ما يشبه المعسكر الحربى . وشاهدنا بعض الجنود فى زيهم الأخضر الفاتح ، وهم يتطلعون نحونا ثم أسرعوا إلى قمة الجبل . ثم ظهر رقيب نظر إلينا وسرعان ما عاد على عقبيه . وأخيرا ظهر ضابطان حملقا فينا بعض الوقت بمنظار مكبر ، ولكنهما لم يفعلا شيئا .

ورفعنا مرساتنا واتجهنا صوب جزيرة لاسا . واى La. Sa. Wai التى لاحظت من الخريطة أن بها ما يشبه محطة للإرشاد .

وفى طريقنا رأينا أن نتخلص من الأسلحة الموجودة لدينا استجابة للنصيحة التى قيلت لنا على لسان بعض المسئولين فى قوات السلطان الحربية . أغرقنا البنادق بطريقة تحول دون استردادها ، فى المياه المعتمة بنهر بيرل ، وقذفنا صناديق قنابل الغاز فى المياه كذلك وأحسسنا بالراحة لأننا لم نستخدم أى سلاح طوال الرحلة .

ولم نكد ننتهى من إلقاء آخر قطعة حربية حتى رأينا سفينة حربية صينية تتجه نحونا بكامل سرعتها ، وكانت صحار تشق طريقها بإجهاد وسط مياه قذرة صاخبة . وأسرعت السفينة الحربية لملاقاتنا . وانحرفت عدة مرات وهى فى الطريق إلينا ، كانت سفينة من طراز قديم جسمها طويل رفيع تشبه زوارق الطوربيد التى استخدمت فى

الحرب العالمية الأولى . واحتشد على ظهرها جمهرة من البحارة يحملقون فى دهشة على هذه السفينة العربية الشراعية غريبة المنظر .

ورفعنا العلم الصينى للترحيب ، وحاولنا الاتصال بهم بالراديو وهى تدور حولنا وضباطها يتفحصوننا .

هل قام أحد بإبلاغ السلطات الصينية أننا فى الطريق إلى الصين أم أننا سنكون سببا فى إثارة أزمة دبلوماسية ؟ ولكن لم نحصل طبعا على أى رد ، كذلك لم يصلنا رد على نداءاتنا بالراديو . وبدأت السفينة الحربية ترسل إلينا اشارات ضوئية ، وأسرع البعض لإحضار ورقة وقلما . وكان مسلّم قد مارس أسلوب الإشارات الضوئية وهو فى السلاح البحرى للسلطان ، فأخذ يسجل ما يبعثون به ، ولكن الاشارات لم تحمل مضمونا واضحا ، وما هى اللغة التى يستخدمونها ؟ هل كانت اللغة الدولية ؟ ربما نستطيع الرد ، ولم تكن سفينة من طراز سفن العصور الوسطى الشراعية تمتلك مصباح إشارات حديثا . فوضعنا قطعة من ورق مقوى على لمبة بطارية ترسل نورا كشافا وأرسلنا رسالة . وكان الرد الصينى طلب إعادة الارسال . وأصابتنا الحيرة بخصوص تلك الكلمات ، واستمر عدم فهمنا لما يريدون ، وكان ردنا إيماءات تشير إلى عدم إدراكنا لمطالبهم . واستمر الزورق الحربى يدور حول صحار وقد رصع بعدد كبير من البحارة الصينيين المتلهفين لمعرفة ما يحدث .

وكان العمل الوحيد الذى نستطيع عمله أن نلقى بالمرساة مرة أخرى وأن ننتظر . وكانت صحار قد اقتربت من جزيرة لاساوى ، وقذفت بالمرساة مرة أخرى . ويبدو أن الزورق الحربى قد إطمأن فاستدار وأبحر بسرعة فائقة تاركا خلفه أثرا صاخبا من المياه .

وقضينا ليلة بعيدة عن الراحة ، فالسفينة تسير معرضة للخطر وأخيرا استطاع توم أن يحقق اتصالا بالراديو . وكان اتصالنا بالسلطات الصينية غير مباشر ، إذ وصلت رسالتنا إلى أحد هواة الاذاعة فى هونج كونج وقص ماسمعه لصديق فى بنك هونج كونج وشنغهاى . وخاطب هذا الصديق ممثل البنك فى كانتون الذى قام بدوره بالاتصال بسلطات كانتون المحلية التى قامت بإرسال الرد بنفس الأسلوب السابق شرحه .

كانت سلطات كانتون مترقبة وصولنا وأحسوا بالسرور بوصولنا سالمين . كان كل شيء معدا ، ولكن كان هناك إنذار بقرب هبوب إحدى عواصف التايفون . وكان على صحار أن تترك مصب النهر فورا وأن تتجه إلى أعالى النهر حيث يوجد ملاذ مناسب لرسو السفينة بعيدا عن أعاصير التايفون . وأرسلت سلطات ميناء كانتون زورقا لسحب صحار .

إن ما حدث فاق كل تصور جال بخاطرى . فإن تسيير سفينة شراعية تقليدية فى بحر الصين الجنوبى كان نجاحا فى النجاة من أكثر الأمور خطرا . لقد دخلنا نهر بيرل (اللآلىء) ووصلنا بسلام بالكاد قبل هبوب رياح التايفون الشديدة فى المنطقة بثمان وأربعين ساعة فحسب ، واستطعنا ترميم الساريات بعد العواصف العاتية ، وأصلحنا الأعطاب فى الصارى الكبير وكسبنا بضعة أميال ونحن نتقدم وكان ذلك أفضل تعويض .

وفى صبيحة اليوم التالى تحولت السماء إلى اللون الداكن لاقتراب رياح التايفون . وشاهدنا زورقا من زوارق السحب الصينية يسرع نحونا من الجبهة الشمالية ، وصدر عن الراديو الخاص بنا ما يدل على عودته للحياة .

رجاءنا صوت أحد الصينيين من الزوارق بانجليزية سليمة يسأل عن أحوالنا وقدم نفسه بأنه « مستر ليو من رجال الخارجية الصينية . إننى حضرت من كانتون للالتقاء بكم » .

وحييته وقلت « إننى تيم سيفرن . وقد حضرت مع بحارتى من عمان لتحيتكم » .

وكانت رحلتنا فى نهر بيرل (اللآلىء) مقدمة سارة للضيافة الصينية . كانت التعليمات للزورق أن يقطر صحار إلى بر الأمان بأقصى سرعة ممكنة حيث أن سلطات كانتون كانت تخشى تأثير رياح التايفون القادمة على السفينة . والآن وقد نجحت صحار فى رحلتها دون آن يصيبها عطب منذ إبحارها من عمان ، فإن الصينيون لا يرغبون فى رؤيتها تغرق فى مياههم . لذلك فإن بحارة زورق السحب قذفوا حبلا لنا لتثبيته فى السفينة ، وبدأت عملية قطر السفينة بسرعة فى النهر حتى ميناء هامبوا Whampoa القديم حيث كانت تحجز السفن الأجنبية طبقا للتقاليد حتى يصدر الأمر بالافراج عنها والدخول إلى كانتون ذاتها .

وكان بحارة زورق السحب مجموعة نشطة من رجال البحر المزحين المحبين ، ليس لديهم أقل المفاجئة تجاه عملهم . وفى منتصف الطريق ونحن لانزال فى النهر وعند منتصف الليل أخذ المطر ينهمر وأطراف رياح التايفون وصلت إلينا ، رأى بحارة الزورق أن يغيروا طريقة سحب صحار إلى ربطها بجوار الزوارق : وكانت المنارة ورطة سيئة . فقد أدخل البحارة أنفسهم فى أقصى مايمكن تصوره من مأزق مع حظ عاثر . إذ لم نلبث إلا قليلا حتى ارتفعت الصيحات وعلا الصراخ وسقط بعض البحارة على ظهر الزورق بشكل درامى عنيف ؛

وانحلت الحبال وتقطعت وسقط أحد البحارة فى النهر وكان يتمتع بروح الهزل ، وسبح حتى وصل إلى الزورق ثم قفز إلى الماء مرة أخرى لاستعادة خفه (صندله) وكان يطفو فوق سطح الماء مع التيار ، وبعد دقيقة عاد والماء ينساب من سرواله وقبعته المصنوعة من القش وأخذ يصدر الأوامر ويشير بكلتا يديه .

وكان الزر المنظم لعمل الرافعة على ظهر الزورق معزولا بطريقة خاطئة وكان يصيب كل من يقترب منه بالتكهرب . ونتيجة لأمطار التايفون التى سقطت فوق الظهر المعدنى للزورق ، وبأقدام عارية مبللة ، كان الأسلوب الذى يتبعه الكانتونيون هو استخدام قضيب من الخشب لتشغيل أو إيقاف عمل الآلة الرافعة . وكانت هذه التحركات تثير ضحك من يشاهدونها والتى كانت تتم دون كلام ، أو ما يطلق عليه البانتوميم . وتساوى فى الرغبة فى الضحك الصينيون والعرب والأوربيون ، فتعالى ضحكهم جميعا . وفى لحظة واحدة اختفت المظاهر الرسمية والتحفظ .

وقفز خميس الشرطى إلى الزورق وهو يحمل معه صينية مليئة بالبلح هدية للصينيين ، وتناول المضحك واحدة من التمور بطريقة رشيقة وجلس دون تنبه على موقد ساخن ، وسرعان ما ظهر الدخان من ملابسه فقفز صارخا من الألم والعبوس يغطى وجهه .

واستطاعت السلطات الصينية أن تكون زيارة صحار لكانتون ناجحة نجاحا باهرا ، فبعد سبعة شهور ونصف شهر فى البحار غمرنا الاستقبال الدفىء الذى قوبلنا به وكان فى انتظارنا . ففى الأرض المحاذية لرصيف ميناء هوامبوا استقبلنا العديد من الشخصيات الرفيعة فى المدينة ومقاطعة كانتون وكذلك سفير سلطنة عمان فى الصين الذى حضر من بكين لمقابلتنا .

وكان الجمهور الصينى المضياف قد أعد لنا برنامجا خاصا ، وكان على صحار أن تمكث فى هوامبوا تحت إشراف الصينيين بينما بحارتها يقومون بجولة للمدينة وما يجاورها . وكانت طلباتنا للزيارات لجهات معينة سرعان ما تجاب وتوضع الترتيبات لتحقيق ذلك . وكان فى صحبتنا مرشدون ومترجمون للانجليزية والعربية إلى جانب الاقامة المريحة فى الفنادق وكل ما نطلبه يجاب . وتم وضع حرس خاص على صحار ولم نكن نشعر بأى خوف عليها . وأضاف رئيس هيئة الميناء مرساة أخرى للسفينة ، وكنا طوال هذه الأيام ضيوف شرف

إن ذلك الكرم باق فى ذهننا ولن ينسى . وقام عيد ومسلّم والعمانيون جميعا بجولات إلى الأماكن الجميلة والمناطق السياحية . وقام علماء الأحياء المائية بزيارة محطات بحوث الأسماك ومزارع السمك والجامعات . وكان من حظ نك هوليس مشاهدة إحدى العمليات التى يستخدم فيها الوخز بالابر الصينية بمستشفى المدينة . وعلى اعتبار أن تيم ريدمان مهندس مدنى فقد شهد بعض مناطق التشييد للتعرف على الطرق الصينية فى البناء . أما أنا فقد قمت بزيارة لاختبار زوارق الصيد التى تدل على براعة التركيب مع الاحتفاظ بالتصميمات التقليدية لضمان أن يبقى السمك حيا إلى أن يصل إلى أسواق البيع ، فقد ثقبوا قيعان الزوارق بثقوب تسمح للماء أن يدخل ويتحرك باستمرار وأصبحت هذه السفن أو القوارب كأنها أحواض عائمة للأسماك ، وقضيت فترة ما بعد ظهر أحد الأيام على ظهر سفينة شراعية صينية يطلق عليها لفظ سواتو Swatow راسية فى النهر فى مأمن من رياح التايفون .

وحول أكواب صغيرة جدا من شاى سواتو اللازع ، أخذ البحارة يشرحون لى تجارتهم وأنهم يبحرون بسفينتهم بدون بوصلة أو

محرك آلى أو خريطة من ميناء إلى آخر وهم ينطلقون بسرعة فى أجزاء النهر معتمدين على المد حاملين السلع الصينية التقليدية . ويتراوح عدد البحارة بين ٨ أو ١٠ أفراد من بينهم اثنان من الصبية يتدربون على ذلك العمل لمدة سنة . وإذا كانت الرياح مواتية فانهم يبحرون بسرعة خمس عقد ، ولكن إذا هبت الرياح بشدة فقد تصل السرعة إلى ٧ عقد وبذلك يتعرضون لخطر الغرق ، لذا فإنهم يحاولون البحث عن مكان آمن يحميهم .

وكانت سفينتهم جيدة الصيانة . وبما أن دعاماتها مصنوعة من خشب أشجار الكافور ، لذا كانت ذات رائحة عبقة لطيفة . وكانت على طرف النقيض مع رائحة صحار ذات الغاز الآسن . وقد أطلق على السفينة الصينية هويلا ١٠٨ Huilai وتمتلكها جماعة الأنتاج فى كوميون هوشوى Huishui Water Transport Commune لنقل المياه ، ولا يزال هناك الكثير من التقاليد مما يمكن التحدث عنه خاص بهذه السفينة . فقد عملت لها عملية جلفطة بمزيج من زيت التانج والجير وعيدان نبات الأرز ، وهى بدون محرك ولكنها تعتمد على مراوحها الضخمة بأشرعة مصبوغة باللون الأحمر ، وقد استخدمت المسامير فى تثبيت ألواحها حافة بحافة . بالطريقة الصينية التقليدية . ويتولى زمام العمل على السفينة الابن عن أبيه ، إذ يحل الابن محل الأب عندما يعتزل العمل . وعندما حاولت التعرف على كيفية ادارة السفينة ، وعما إذا كان البحارة قد وصلوا إلى قرارات كوميونية فى قيادتها وكانت النتيجة العملية والواقعية بالنفى « إن القبطان أو الضابط الأول هو السلطة » .

وطوال مدة زيارتنا كان الصينيون أصحاب الضيافة مبهورين بشكل جلىّ ببعثة صحار ، إذ كان حدثا جديدا بالنسبة لهم ، فقد قطعنا ٦٠٠٠ ميلا فى مركب بدون محرك لزيارة دولتهم وقد أظهر

أصحاب الضيافة قدرا من التقدير البالغ لهذه الرحلة ، وقد ظهر عليهم تفهم المجهود اللازم لاتمام الرحلة ، وأن بحارة صحار قد شقوا طريقهم إلى الصين بقوة سواعدهم مع الصبر واستخدام العمل المضمون بين أيديهم . وهذه الصفات هى موضع تقدير الصينيين ، وأن نجاح الرحلة يعود فى غالبيته إلى وجود عملى جماعى أو عمل الفريق . وربما يبدو المظهر التاريخى الذى جلبته صحار معها على شيء من الصعوبة حتى يدركه أصحاب الضيافة الصينيون ، فإنهم كانوا فخورين ببرامج التحديث الصينية ، وأن من الأمور المحيرة أن يكون هناك زوار يجددون عن فصد رحلة تجارية مر عليها ١٠٠٠ (ألف) عام .

ويستطيع المرء أن يكشف بسهولة نماذج الحياة الصينية الدائمة . ففى زمن السندباد البحرى كانت كانتون هى المخرج الرئيسى لتجارة الصين ، وأن الآلاف من رجال الأعمال الذين كانوا يردون إلى السوق التجارى لكانتون هم المراد فى الحديث من العرب والهنود والفرس الذين كانوا يردون من قبل من ١٠٠٠ عام ، وأنه فى الكوميونات حول كانتون لا يزال هناك ملايين وملايين من دودة القز تعيش على أوراق شجر التوت ، ولا تزال تغزل الحرير الذى كان يصدر فى العصور الوسطى . والآن يشترى بحارة صحار قطعا من الحرير اللامع يحملونها إلى بلادهم ، إلى زوجاتهم وعائلاتهم فى سلطنة عمان .

وعند زيارتنا لمصانع الأدوات الصينية وجدنا أن خطوط الانتاج ترسم أشجار النخيل المصغرة على أكواب القهوة التى تصدر إلى الأسواق العربية ، ويوما ما ستضيف قطع محطمة من هذه الأكواب طبقة أخرى فوق الطبقات التى حدثت فى العصور الوسطى من الانتاج الصينى والتى يكشف عنها الأثريون فى بلاد العالم العربى .

وفى جامعة كانتون تشاورت مع المؤرخين الصينين برقة شديدة

حول تاريخ الصين . وشعرت بالبهجة عندما عثروا على سفينة مصنوعة بالحبال وقد وجدها أحد الصينيين الرسميين فى ميناء كانتون فى أواخر القرن الثامن . وقد كتب هذا الصينى « إنها سفينة بحارهم . إنها بدون مسامير . والمادة الوحيدة التى ربطت الأجزاء والألواح مع بعضها البعض هى قشر ثمرة جوز الهند .

وكان هذا دليلا على أن السفن التى تستخدم الحبال فى ربط أجزائها كانت ترسى فى موانى الصين عندما كان هارون الرشيد خليفة فى بغداد وأسرة تانج الملكية تحكم الصين .

وفى أواخر عهد الأسرة المالكة تانج فى نهاية القرن التاسع ، قيل إنه وجد ١٠,٠٠٠ (عشرة آلاف) أجنبى يعيشون فى الصين . ويقال إن أغلب هؤلاء الأجانب كانوا من المسلمين . وكان المسجد الذى يقصدونه هو نفسه المسجد الذى لايزال يقصده الأهالى المسلمون فى كانتون للصلاة كل يوم جمعة . والآن فإن مايطلق عليه الصينيون عبارة Smooth Pagoda يقع فى وسط المدينة . ولكن مظهر المدينة قد أصابه التغيير ، فقد أصلحت الأرض ، ويقع المسجد الآن بالقرب من شاطىء النهر .

وكان المسجد بطبيعة الحال ، مكانا يصلى فيه البحارة المسلمون فى صحار ، فقد أدوا الصلاة فيه وقدموا آيات الشكر لله على نجاح رحلتهم ، وكان يؤم المصلين أحد مسلمى الصين وهو شيخ طاعن فى السن ويضع على رأسه قلنسوة تقليدية .

ولايزال فى كانتون الآن ٤٣٠٠ شخص مسلم يتجمعون للصلاة كل يوم جمعة فى المسجد . وتحترم الحكومة شعائر الاسلام ، ووضع المسجد تحت حماية الدولة . وأعطى للمسلمين تموين خاص

وتسهيلات لافتتاح مطاعم خاصة حتى يحافظوا على قوانين الطعام الخاصة بهم . وفى دولة يحرق فيها الموتى كقاعدة سائدة أساسية فإن المسلمين لهم الحق فى دفن موتاهم .

ولم يبق سوى ضرب واحد من الرسميات للتحدث عنه ألا وهو التحية الرسمية التى قدمتها حكومة الصين لصحار . وحدد لذلك يوم ١١ يوليو . ووصل سمو السيد فيصل وزير التراث القومى والثقافة العمانى فى اليوم السابقة على موعد الاحتفال ، واستخدم فى رحلته طائرة خاصة من طائرات السلطنة . وكان فى صحبته وفد عمانى وممثلون عن كل من الجيش وسلاح البحرية ووزارة الدفاع ووزارة الخارجية ، أما من بكين فقد حضر رئيس اللجنة الثقافية فى الحكومة الصينية ونائبه والعديد من كبار رجال وزارة الخارجية الصينية ومضيف لعلية القوم . وتجمعوا جميعا على الأرض المحاذية لرصيف الميناء .

وفى تلك الأثناء كان بحارة صحار قد عادوا إلى سفينتهم فى هوامبوا Whampoa . وبعد الفجر مباشرة قدم زورق ليصحبنا إلى أعالى النهر . وكانت كل القوارب حولنا ترفع الرايات والأعلام . وقد تزاحمت الأعلام الصينية على جميع أجزاء صحار وصواريها إلى جانب ثلاثة أعلام عمانية كبيرة ارتفعت فوق أعلى الصوارى . وبدت صحار مزهوة بالألوان الزاهية على الرغم من المتاعب التى صادفتها . وعندما بدأت تتقدم فى نهر اللآلىء كان فى انتظارها زورق حربى من السلاح البحرى الصينى لمرافقتها ، واصطف جميع بحارة الزوارق فى نظام صارم . واستعداد لتحية صحار . ووقف أحد البحارة فى رباطة جأش لتحية العلم . ومرت بى لحظة من الحرج إذ لم يكن لدى أى فكرة عمن سيبدأ برفع العلم ، الزورق أم صحار . ولكن حيث أن المركبين

كانا في مستوى واحد ، فقد شاهدت نظرة الألم على وجه كبير الضباط الصينين ، وكانت نظرة كافية لأن أفهم أن الضيف هو الذى يبدأ .

وتقدم عيد وهو يرتدى أفضل دشداشة وعلى استعداد فأسرع برفع العلم ورد الزورق وحيا البحارة الصينيين بينما كانت سفينتهم تصدر صفيرا للتحية ، وردت صحار بصوت جرس نحاس جاد . ثم انطلقنا فى النهر لمقابلة لجنة الاستقبال .

وكان المنظر مؤثرا ، فقد نظف الرصيف الرئيسى وأرسلت شاحنة كبيرة إلى داخل النهر ، وعلى جانب من الرصيف اصطف تلاميذ المدارس يلوحون بالريش المصبوغ باللون الأحمر أو اللون الأخضر على نغمات الفرقة الموسيقية الصينية . وعندما اقتربت صحار كان الصوت مدويا يكاد يصيب المرء بالصمم ، فالفرقة الموسيقية تعزف والمفرقعات تتفجر والتلاميذ يغنون .

ونزلنا إلى البر لنتقبل تحية سمو السيد فيصل والصينيين الرسميين ثم توجهنا إلى مكان تلاميذ المدارس ويسبقنا الأسود الصينية تؤدى بعض الرقصات .

وعلى المنصة انهمرت كلمات الترحيب والشكر والإشارات إلى إعادة ترسيخ علاقات الصداقة الطويلة المدى بين عمان والصين .

وأخيرا جاء دورى لكى أتحدث نيابة عن صحار وبحارتها فتحدثت عن المساعدات الرائعة التى تفوق الوصف ، والتى أعطيت لنا بكرم زائد لكى نحقق رحلة السندباد إلى جانب الرعاية التى حظينا

بها والتعاون بقصد الإبحار فى البحار السبعة كما كتب الجغرافيون العرب ، وعن حفل الاستقبال المؤثر الذى احتفى بنا .

وأثناء إلقائى خطابى تذكرت بعض اللحظات الرائعة والأشخاص الذين أسهموا فى المشروع ، والفيلة التى ساعدت فى توصيل الأخشاب من غابات الهند ، وبنائى السفن الذين عملوا تحت حرارة صور اللافحة ، عن إصلاح السفينة فى بيبور ، عن الملل الطويل فى منطقة الأوقيانوس الهادئة ، عن اقترابنا من الاصطدام بالأرض فى المناطق الرملية الجنوبية فى مضيق ملقا ، عن هجوم العواصف الرعدية فى بحر الصين الجنوبى .

وعلمت أن صحار ستعود عن طريق النهر إلى هونج كونج ، ثم تعاد إلى مسقط حيث تصبح تذكارا للتاريخ العمانى فى الاشتغال بالبحر . انها حققت تماما الغرض الذى بنيت من أجله .

وكان بحارة صحار يقفون أمامى ، وشعرت بالأسى والأسف عندما تبين لى أن هذه قد تكون آخر فرصة نتجمع فيها سويا كفريق عمل . لقد قمنا بالأعمال التى كان علينا القيام بها . وقد تتبعنا الأصول التى أخذت عنها قصص السندباد فى منطقة يبلغ طولها ربع الطريق حول العالم فى الهند وسيريلانكا وسومطرة وأخيرا الصين . إن مغامرتنا الكبرى قد انتهت ، وعما قريب سوف ينصرف كل إلى بيته .

وفى مقدمة الاحتفال وقف العمانيون بعماماتهم الملونة الفاخرة . والدشداشة اللامعة . كيف استطاعوا الاحتفاظ بأطقم ملابسهم بمثل هذه النظافة ، وهم يهبطون إلى الشاطىء بملابس مرتبة (مكواة) جيدا ، هذا مالم أستطع تفهمه .

ووقف الأوربيون خلفهم وقد أطلقوا لحاهم واكتسبوا اللون البرونزى . ويبدو كل منهم صلب العود وكفء للعمل ، وأنهم كانوا مع المجموعة العمانية قد كونوا فريق بحارة رائع . وإلى اليمين منهم حضر عدد من مجتمع كانتون المسلم بغطاء الرأس الخاص بهم ثم كان هناك بعد ذلك صفوف من تلاميذ المدارس ، وجماهير المشاهدين وفرق الموسيقى ثم الأسود الراقصة .

وخلف هؤلاء جميعا ارتفع صاري وساريات صحار الفريدة فى نوعها . لم تكن هناك أى سفينة على نمطها أو يمكن رؤيتها فى نهر اللآلىء منذ أيام ازدهار البحرية العربية .

وكان فى استطاعتى أن أعمل عَلَماً لرحلات السندباد مثلث الشكل قرمزى اللون بطول ٥ أقدام ، وكان ذيل العلم المتشعب يهتز حتى يمكن رؤية شعار الطائر الذهبى طائراً . وقد تذكرت آخر مرة كان يعلو فيها هذا الشعار الذهبى عندما بدأنا الابحار من مسقط ، وتبين لى أنه إذا قدر لى وللبحارة النجاة ، وأن نصل إلى شاطىء كانتون ، وانه إذا نجحت الرحلة ، فإن الشكر يوجه لله على عنايته برحلة السفينة العمانية صحار التى جعلت من رحلتنا شيئا حقيقيا ، والآن فإن رحلتها كما هو الحال فيما يختص بمغامرات السندباد السبعة .. أنها قد تصبح قصة أخرى .

الفصـــل الرابع عشر*

رحـــلة العـــودة

انتهت رحلة السندباد عند نقطة الوصول فى ميناء كانتون بالصين إلا أن رحلة السفينة صحار لم تنته عند هذه النقطة فكان لابد للسفينة أن تعود مرة أخرى إلى أرض الوطن بمسقط حيث مقرها الأخير فى متحف عمان البحرى .

وقد ودع البحارة السفينة صحار فى ميناء كانتون وعادوا إلى بلادهم تاركين السفينة فى المياه الصينية بعد رحلتها التاريخية لكى تكمل رحلة العودة بطريقة توفر الوقت والجهد وتضمن لها السلامة وتجنبها أخطار مغامرة جديدة .

وكانت هناك عدة مقترحات وتصورات للطريقة التى تعود بها السفينة ، منها تزويدها بمحرك بخارى والعودة بها مباشرة عبر الطرق الملاحية المستخدمة حاليا أو الدوران حول العالم فى رحلة سلام وصداقة

---

* لم يورد المؤلف هذا الفصل ضمن النص وإنما تم وضعه أثناء عملية الاعداد للنشر .

من الضين إلى أمريكا فأوربا عبر قناة بنما فالشرق الأوسط نزور خلالها موانىء الدول الصديقة والشقيقة فى الأطلسى والبحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر وبحر العرب والخليج العربى .

وكانت هناك أيضا فكرة لقطرها بواسطة زورق خاص لقطر السفن ثم استقر الرأى أخيرا على شحنها على سفينة تجارية للمحافظة عليها وضمان وصولها سالمة لحفظها بالمتحف البحرى العمانى لتكون دليلا حيا وشاهدا أمينا على عظمة البحار العمانى الذى وطأت أقدامه اليابسة على شواطىء الصين منذ أكثر من ألف سنة بسفن من نفس الطراز حاملا مشاعل نور الحق والهداية ثم كرر الرحلة بنجاح واقتدار فى أواخر القرن العشرين .

وبعد وصول السفينة إلى مسقط واستقرارها بالقاعدة البرية سلطان بن أحمد كان لابد لها من أن تواصل رحلتها الأخيرة — وهذه المرة على اليابسة — حيث مقرها المؤقت بموقع وزارة التراث والثقافة بالخوير حيث تتوفر لها الحماية والعناية الفائقة والصيانة الدورية الضرورية بواسطة عدد من نفس البحارة العمانيين الذين أبحروا بها إلى الصين وذلك إلى أن يتم بناء المقر الدائم لها بالمتحف البحرى العمانى .

وكان اختيار الأرض المجاورة للوزارة بالخوير من الأمور الباعثة على عدم الثقة فى امكان تحريك هذه السفينة الضخمة على اليابسة فى ظروف الحالة الفريدة التى بنيت بها وهى تثبيت أجزائها بالحبال والتى

بلغت حدا من الضعف بعد الرحلة المثيرة ورحلة العودة فضلا عن أن رحلة اليابسة لسفينة من هذا الحجم تكون أكثر إثارة بالإضافة إلى الآثار التى ترتبت على العوامل المختلفة التى واجهة السفينة فى أجواء متقلبة ومتباينة عبر أكثر من ستة آلاف ميل من شدة الحرارة وغزارة الأمطار وقسوة العواصف فى البحار المضطربة الشديدة الملوحة والأنهار الجارية والبالغة التلوث .

وكانت تجربة مثيرة وخطرة لرفع سفينة بهذا الحجم والوزن على مقطورة والسير بها عبر طرق العاصمة ذات الجسور العلوية وخطوط الجهد العالى التى تنتشر بها .

وبعد جهد كبير وشاق وتعاون وثيق من عدة أجهزة بالوزارة ووزارة الدفاع وشرطة عمان السلطانية ووزارة الكهرباء والمياه ووزارة البريد والبرق والهاتف ووزارة المواصلات وفى ساعة متأخرة من الليل حيث تقل حركة المرور على الطرق تحركت الحافلة وعلى متنها السفينة صحار فى رحلتها النهائية حيث أنه كان من المتعذر أن تشارك السفينة أى حافلات أخرى على الطريق لما ينطوى عليه ذلك من أخطار يصعب التنبؤ بفداحتها فضلا عن السرعة الشديدة البطء التى يحتمها الموقف على الناقلة والتى تستلزم ساعات وساعات للوصول بالسفيتة إلى مقرها المؤقت .

وقد استلزم الأمر إجراءات كثيرة غير اخلاء الطرق منها الترتيبات الخاصة بأمن الطريق وأمن السفينة وتأمين وصولها وإجراءات

قطع التيار عن بعض خطوط الجهد العالى وانزال بعض الكابلات الكهربائية وخطوط التليفون الهوائية التى يقل ارتفاعها عن الحد الذى يسمح بمرور السفينة فوق الحافلة .

ورغم كل المخاوف وتجاوزا لأكثر التوقعات تشاؤما وصلت صحار إلى مقرها المنشود لتقف شامخة دليلا حيا وشاهدا عملاقا على عظمة البحار العمانى الذى أخضع الشراع وروض الأمواج واستأنس العواصف واستحق أن يكون بكل جدارة رائدا للملاحة البحرية على مر العصور .

محتويات الكتاب

ص.ب : ٦٦٨، الرمز البريدي : ١١٣ مسقط
سـلطنة عُمـان

رقم الإيداع : ....

طبع بـ مطابع النهضة ش.م.م
سلطنة عمان ، هاتف: ٥٦٣١٠٤

رقم الإيداع : ٢٠٠٢/٢٥٧م

جدول التوقيت للرحلة

۱۹۸۰

۱ كانون الثاني (يناير)	ـ وضع القاعدة
نهاية كانون الثاني	ـ تركيب مقدم السفينة مؤخرها
آخر حزيران (يونيو)	ـ اكال غلاف الهيكل
تموز (يوليو) ـ	ـ الانزال
الأسبوع الوطني	
تشرين الثاني (نوفمبر)	ـ الإبحار
منتصف كانون الأول (ديسمبر)	ـ جزر لاكاديف ×
آخر كانون الأول	ـ ساحل مالابار

۱۹۸۱

منتصف كانون الثاني (يناير)	ـ جزر مالديف
منتصف شباط (فبراير)	ـ سري لانكا
منتصف آذار (مارس)	ـ جزر اندامان
أوائل نيسان (ابريل)	ـ جزر نيكوبار
آخر نيسان	ـ ملاقا
منتصف أيار (مايو)	ـ سنغافورة
أوائل حزيران (يونيو)	ـ سومطرة
أوائل تموز (يوليو)	ـ هونغ كونغ
منتصف تموز	ـ كانتون ×

× خاضع لموافقة الحكومة

السفينة

تم بناء الهيكل من خشب الآني المختار من غابات الهند وجرى تشكيله بعناية من الواح تصف بعضها إلى جانب البعض بتفاوت يقل عن جزء واحد من أربعة وستين جزءاً من البوصة وبعد ذلك تتم خياطة كل لوحة في موضعها بواسطة حبل من ألياف جوز الهند المبرومة باليد والمشدودة باحكام حول حشو من قشور جوز الهند .

وتحتاج السفينة إلى قشور أكثر من خمسة وسبعين ألف جوزة هند وأربعة أطنان من حبل ألياف جوز الهند لأربطة الأشرعة والصواري والمراسي وقد حملت السفينة سارية رئيسية بلغ طولها ۷٥ قدماً .

